

---

## Camminando a testa in giù: *vagare, girovagare, divagare*

Una metodologia di lettura dello spazio della strada

Università degli Studi di Napoli “Federico II” - DiARC, Dipartimento di Architettura

Dottorato in Architettura XXX ciclo - Il progetto di architettura per la città, il paesaggio e l'ambiente

Coordinatore: Prof. Arch. Michelangelo Russo

Candidata: Marianna Ascolese

Relatore: Prof. Arch. Ferruccio Izzo, Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli “Federico II”



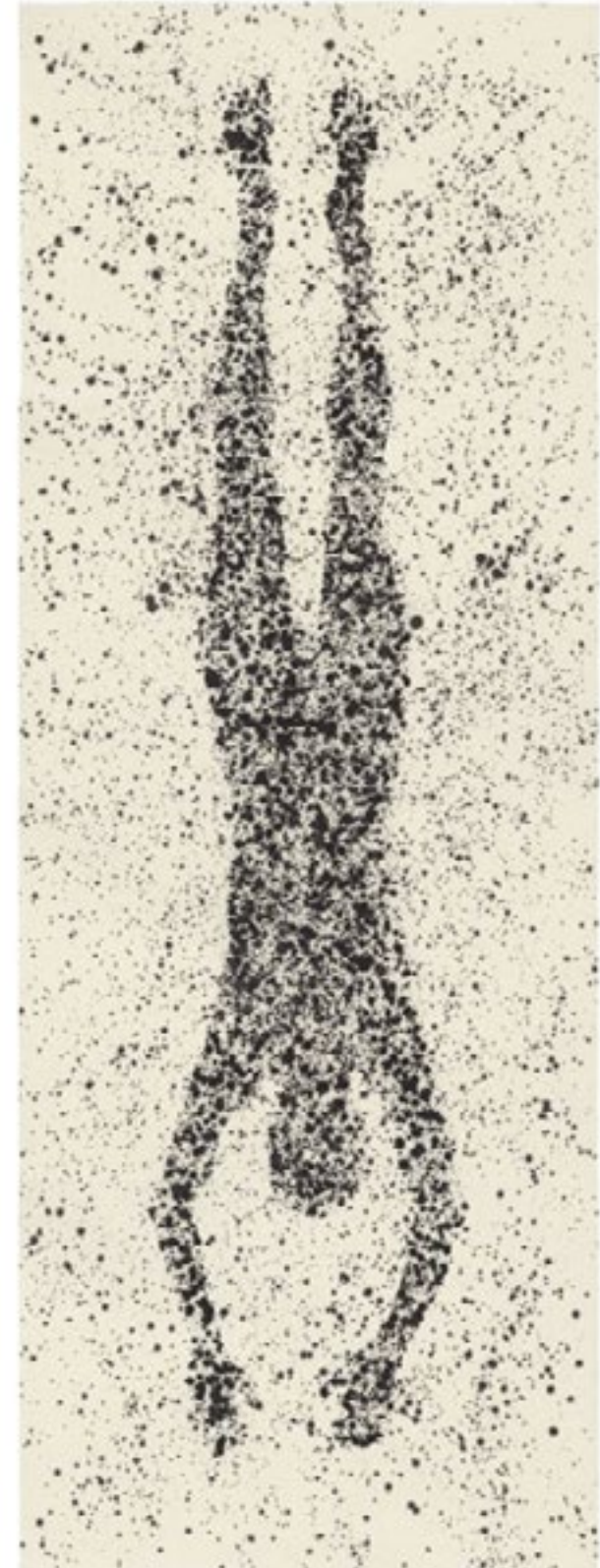
Indice

Introduzione	11
<hr/>	
Parte I. <i>Vagare</i>	
<hr/>	
La strada urbana: Spazio fisico/Spazio immateriale	21
Definire ‘ <i>strada</i> ’: una raccolta analitica	35
La strada come traccia fondante	51
La strada come vuoto/la strada come <i>poché</i>	59
La strada come teatro urbano	67
La strada come arena sociale	77
La strada come spazio della comunicazione	85
La strada come spazio-relazione	95
Pubblico/Privato: una forma di spazio comune	103
<hr/>	
Parte II. <i>Girovagare</i>	
<hr/>	
Leggere i sistemi spaziali: una metodologia empirica	123
Osservare per descrivere	133
Guardare per vedere: due strade a confronto	147
Napoli. Via Tribunali	155
Londra. St John Street	183
La strada come spazio di relazioni	211
<hr/>	
Parte III. <i>Divagare</i>	
<hr/>	
Interpretare ‘ <i>strada</i> ’: indicazioni di lettura	221
<i>Interpretazione I.</i> La strada tra l’interno e l’esterno	227
La profondità del margine	237
La pianta per leggere	251

	Via Tribunali – <i>i margini densi e resistenti</i>	263
	Via Tribunali – <i>la consistenza orizzontale</i>	271
	St John Street – <i>le forme di relazione</i>	279
	St John Street – <i>la varietà verticale</i>	287
<i>Interpretazione II.</i>	La forma urbana della strada	301
	La consistenza della stanza urbana	313
	Il modello per sentire	325
	Via Tribunali – <i>il vuoto come spazio empatico</i>	341
	St John Street – <i>l'articolazione del vuoto</i>	347
<i>Interpretazione III.</i>	Il ruolo dell'immagine	353
	L'esperienza della visione	363
	La fotografia per percepire	375
	<i>Immagini come racconti di città</i>	391
<hr/>		
	Brevi riflessioni sulla strada oggi	399
	 Bibliografia	 409



Anthony Gomerley, *Bodies in the Space* - drawings and lithographs, 2007/11



## Introduzione

*“Lo spirito dell’inizio è, di tutti, il momento più meraviglioso, perché nell’inizio c’è il seme di tutto ciò che dovrà seguire. Una cosa è incapace di avere inizio a meno che non contenga tutto ciò che potrà mai nascere da essa. È questa la caratteristica dell’inizio, altrimenti non c’è inizio – è un falso inizio.”*

Louis I. Kahn, 1959

*“Una volta varcata la soglia, implacabilmente subentra il «fuori»: una corrente d’aria calda o fredda, talvolta una pesantezza, un’atmosfera immobile che sorprende, una frammentazione sconvolta che aggredisce – l’interiorità sottratta al suo unico turbamento, di sogni pesanti, di gesti sonnambuli, la cantilena della preoccupazione, riprenderà il suo slancio, è avviata, abbandonata su un lembo del mondo.”*

Jean-Christophe Bailly, 2013

Questa ricerca è il risultato di un percorso che ha provato ad indagare un tema complesso e ampio, trattato da molteplici autori e sotto diversi punti di vista, ma che ha in sé ancora un vivo interesse: la strada urbana nella città contemporanea, luogo fisico in cui l’architettura e l’esperienza umana si incontrano e generano quella condizione di urbanità e di specificità propria di ogni città. La volontà e la determinazione di voler esplorare, sin dai primi mesi della ricerca, questo tema ha portato con sé la consapevolezza di non avere alcuna pretesa di esaustività, quanto piuttosto la curiosità di soffermarsi su quei fattori e quelle condizioni che proprio combinati insieme potessero continuare o aprire nuovi spunti per possibili future ricerche. La strada, più di ogni altro elemento urbano, appartiene alla personale esperienza di vita. È attraversata, percorsa, abitata, ogni giorno. La maggior parte delle persone cammina e guida, lavora e compera nelle strade, molti le usano per attività di piacere e di divertimento. Una considerevole porzione del suolo urbano (da 1/3 a metà)<sup>1</sup> è destinato alle strade che servono come infrastruttura primaria al movimento, accesso e connettività di persone ma anche al trasporto e alla diffusione di utenze e servizi. La strada, spazio necessario tra gli edifici, ha un ruolo principale nella struttura della forma degli insediamenti urbani. L’aspetto più caratterizzante di tutti è che la strada, di ogni tipo, nelle

<sup>1</sup> Vikas Mehta, *The Street. A quintessential Social Public Space*, Routledge, Londra 2014, introduzione

città nuove e vecchie rappresenta *l'unico spazio pubblico che può garantire il continuum della città. In quanto spazio di circolazione, è allo stesso tempo anche lo spazio più grande per i movimenti e gli incontri pubblici. La maggior parte delle persone si incontrano per strada. Solo la strada può raccogliere tutti i cittadini in uno stesso posto. Pedoni, ciclisti, conducenti e patroni dei trasporti pubblici condividono lo stesso spazio, rappresentando così la più ampia gamma di vita pubblica.*<sup>2</sup>

La strada è in grado anche di esternare il potere politico e culturale della città, e la storia ha fornito numerosi esempi di come il ridisegno di una strada fosse rappresentativo di aspetti che non si identificano solo nella modificazione fisica dei luoghi, ma piuttosto nelle questioni politiche, sociali ed economiche, identificative di una specifica cultura. È, allo stesso tempo, il luogo dell'*altrove* che, come scrive Chambers, *significa trovarsi continuamente parte di una conversazione in cui identità diverse si riconoscono, si scambiano e si mischiano, senza scomparire*, in cui *le differenze non fungono da barriere, ma piuttosto da segnali di complessità.*<sup>3</sup>

A partire dalla seconda metà del Novecento, lo spazio pubblico è divenuto un tema ampiamente dibattuto, in alcuni casi è stato affrontato seguendo le principali tendenze teoriche del periodo in cui si sottolineava con particolare fervore il tema sociale, antropologico e politico; in altri casi, è stata studiata la morfologia del manufatto, la sua consistenza fisica. La ricerca è partita da alcune considerazioni che hanno avuto particolare ascendenza ed evidenza sia nelle riflessioni teoriche che progettuali che sono state capaci di mostrare i punti di forza e di contrapposizione anche nella condizione contemporanea.

Muovendosi da questi presupposti, il tema è stato affrontato includendo molteplici aspetti - sociali, economici, relazionali e culturali - e discipline, dalla sociologia all'antropologia, dall'arte alla filosofia, per provare, attraverso una metodologia deduttiva, ad osservare i fattori generali, per poi specificare alcuni aspetti.

Lo spazio della strada richiede uno sguardo profondo che scruta il visibile per provare a cogliere dei significati altri che difficilmente possono essere separati dalla consistenza fisica degli edifici che la delimitano e dalla morfologia dello spazio vuoto. Questi aspetti, materiali e immateriali, conservano spesso, seppure marginalmente, delle tematiche comuni.

Dopo aver esplorato le questioni più generali, con le consapevoli mancanze proprio per la vastità di materiale prodotto su questo tema, si è provato a focalizzare l'attenzione sugli aspetti connessi prevalentemente ai fatti architettonici, che non escludono quelli precedenti anzi li comprendono

2 D. Eberle, E. Tröger, *Density & Atmosphere. On Factors relating to Building Density in the European City*, Birkhäuser, Basilea 2014, p. 200 (tradotto dall'autore) *the only public space that can ensure the continuum of the city. As a circulation space, it is at the same time also the largest space for the movement and public gatherings. Most people meet in the street. Only the street can gather all citizens in one and the same place. Pedestrians, cyclists, drivers, and patrons of public transportation share the same space, thus representing the broadest range of public life*

3 Iain Chambers, *Migrancy, Culture, Identity*, 1994, tr. it. *Paesaggi migratori. Cultura e identità nell'epoca postcoloniale*, Meltemi editore, Roma 2003, p.30

divenendo parte di una visione unitaria e inclusiva. Si è provato a comprendere come le forme costruite potessero influenzare alcune dinamiche sociali e relazionali che avvengono nello spazio, ma soprattutto si è provato a definire un metodo di narrazione dello spazio urbano, esplicitato attraverso l'osservazione e la descrizione.

La struttura della ricerca è costituita essenzialmente da tre parti. Nella prima fase si è provato a raccogliere in maniera strutturata e tendenziosa il contributo di alcuni autori, che a differenti titoli e interessi, hanno affrontato il tema dello spazio della città ponendo particolare attenzione alla strada urbana provando a definirne il ruolo. Questa raccolta non intende ricostruire un'evoluzione storica, che risulterebbe manchevole e lontana dagli interessi della ricerca, ma piuttosto prova ad individuare quei momenti cruciali che hanno determinato delle variazioni sul modo di pensare architettonicamente la strada nel contesto urbano e come questi aspetti hanno contribuito alla modifica sociale e culturale di questo manufatto. Le diverse definizioni sono state suddivise in cinque categorie: questa operazione è risultata molto utile perché ha permesso di identificare con maggiore chiarezza posizioni teoriche e la loro influenza negli studi successivi. Gli esiti delle diverse posizioni sono possibili definizioni della strada, esplicitate attraverso riferimenti teorici e, in alcuni casi, con esperienze progettuali, che hanno indotto a considerare la strada, non semplicemente come uno spazio di comunicazione ma come uno spazio complesso.

In questa prima fase sono stati di sostanziale contributo per lo studio sulla storia urbana e per la capacità di definire con chiarezza il ruolo che la strada ha assunto nel passato Joseph Rykwert, Marcel Poëte e Ingersol con Zeynep Çelik e Diane Favro, con l'opera *Streets. Critical Perspectives on Public Space*<sup>4</sup>. Gli studi di Colin Rowe e Koetter, Kevin Lynch, Rudofsky e Alexander che a partire dagli anni '60 del Novecento hanno contribuito ad un approccio innovativo sulla metodologia e sulle proposte operative per lo studio della città; le successive ricerche di Gehl e Anderson che hanno sistematizzato e approfondito temi e questioni che a partire da specifici contesti geografici e culturali sono divenuti la base di più contemporanee teorie urbane; gli studi sul progetto urbano di Rossi, Caniggia, Gregotti, Muratori, Samonà ma anche Quaroni e Secchi<sup>5</sup>. È stato particolarmente rilevante il lavoro svolto dagli Smithsonian che, attraverso le sperimentazioni progettuali, hanno dato maggiore struttura e sostanza alle proprie intuizioni teoriche.

4 Zeynep Çelik, Diane Favro, e Richard Ingersoll (a cura di), *Streets. Critical Perspectives on Public Space*, University of California Press, Berkeley e Los Angeles 1994

5 Si rimanda alla lettura di A. Rossi, *L'architettura della città*, Città Studi, Novara 1966; V.Gregotti, *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano 1966; G. Caniggia, G. Luigi Maffei, *Lettura dell'edilizia di base*, Marsilio editore, Venezia 1979; S. Muratori, R. Bollati, S. Bollati, G. Marinucci, *Studi per una operante storia urbana di Roma*, Roma, Centro Studi di Storia Urbanistica, 1963; G. Samonà, *L'urbanistica e l'avvenire*, Laterza, Bari 1959; L. Quaroni, *La torre di Babele*, Marsilio Editori, Padova 1967; B. Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1989

A valle di questa prima fase è stata proposta una possibile definizione di strada, che prova a tenere insieme alcune considerazioni emerse dai diversi contributi teorici e la complessità del ruolo che la strada assume nella condizione contemporanea.

Pur riconoscendo l'importanza di una raccolta di dati sistematici, l'incontro con lo spazio della città richiede una maggiore interazione sensoriale. La seconda parte della ricerca, infatti, propone un approccio empirico che guarda al visibile e prova, attraverso un'accurata e comparabile indagine, ad estrapolare quei dati sensibili che sono un aspetto dominante ma spesso celato dello spazio urbano. Questo approccio si è avvalso della descrizione e dell'osservazione del contesto urbano. In particolare, sono state esplorate due strade di Napoli e Londra, entrambe analizzate e studiate attraverso un'esperienza diretta. La scelta di queste due città, estremamente diverse, non è casuale, ma è legata alla volontà di sperimentare una lettura urbana in luoghi estremamente dissimili, in cui la variazione determina a diversi livelli e significati la condizione di queste due città. La struttura data alla descrizione e all'osservazione è definita per una possibile applicazione anche ad altre città

Napoli è segnata da un'apparente assenza di cambiamento, ma ad una osservazione più accurata emerge un cambiamento nella permanenza, un continuo logorio, che è la sua forza e la sua fragilità: una modificazione che permane nelle stratificazioni materiali e immateriali di cui l'antica città si compone. Londra vive una modificazione continua data da incessanti e crescenti cambiamenti, che la trasformano rapidamente, una metropoli che si compone di parti diverse determinate da condizioni fisiche e sociali differenti, una città che accumula socialità e spazialità sempre nuove e cangianti che determinano il suo carattere di diversità.

La conoscenza e l'indagine dello spazio della strada di Via Tribunali a Napoli e St John Street a Londra, hanno seguito un approccio maggiormente sensitivo e sensibile, fondato su altri riferimenti teorici. Il metodo che Samonà con Giancarlo De Carlo, Umberto di Cristina e Anna Maria Sciarra Borzi, ha proposto e sperimentato per la redazione del piano di Palermo<sup>6</sup> è stato una guida di riferimento e di confronto, sia per le intuizioni che hanno trovato in esso una conferma che per la modalità di lettura del centro storico della città di Palermo; *"Great Streets"* di Allan Jacobs è stato un riferimento che in più momenti ha guidato la tesi per la chiara struttura attraverso cui l'autore descrive e studia alcune strade di riferimento; il recente lavoro di Klaske Havik che propone una lettura urbana basata sull'esperienza e sulla percezione; e oltre ad altri stimoli provenienti dalla letteratura e dalla filosofia che sono stati

6 Il metodo che Giuseppe Samonà con Giancarlo De Carlo, Umberto di Cristina e Anna Maria Sciarra Borzi tra il 1979 e 1982 parte da un'accurata osservazione dei luoghi della città di Palermo, oggetto del piano. La metodologia di lettura dello spazio della città che si basa essenzialmente su criteri empirici della morfologia urbana. Questa viene utilizzata per determinare gli interventi nel centro storico e si basa sulla percezione dei segni del linguaggio visivo e attraverso una conoscenza e decodifica graduale di questi segni, indica le icone degli elementi individuati. Cfr. Cesare Ajroldi, Francesco Cannone, Francesco De Simone (a cura di), *Lettere su Palermo di Giuseppe Samonà e Giancarlo De Carlo per il Piano Programma del Centro Storico 1979-82*, Officina Edizioni, Roma 1994

7 Cfr. Allan B. Jacobs, *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge 1995

integrati nella narrazione dei luoghi.

L'esito di questa fase è la costruzione di una definizione di strada, che guarda e completa quella derivante dall'approccio analitico e cerca di includere gli aspetti esperienziali che sono emersi con maggiore chiarezza da questo approccio.

Le due definizioni, risultato di diversi modi di interpretare la strada, convergono in una visione sintetica dello spazio che include e allo stesso tempo specifica questioni e condizioni proprie dell'ambiente urbano.

L'ultima parte propone una metodologia di lettura dello spazio della strada, che combina gli aspetti analitici ed empirici, una lettura che parte dal visibile, dal dato reale e si sviluppa attraverso tre interpretazioni.

La prima interpretazione si sofferma sulla pianta, che a differenti scale di rappresentazione è in grado di fornire informazioni numericamente precise e geometricamente definite che consentono una comparazione tra le componenti dello spazio. Questa modalità di osservazione parte dagli studi del Nolli, per poi giungere a Rowe e Koetter che si sono soffermati sullo studio dei pieni e dei vuoti e sul concetto del *poché* urbano. Questo sguardo si sofferma in particolare su come la strada rappresenti una riconoscibile figura in grado di stabilire delle relazioni con il suo sfondo che si esplicitano attraverso il riconoscimento di un margine.

La seconda interpretazione si sofferma sulla forma dello spazio della strada. Questa modalità interpretativa si esplicita attraverso la lettura del volume, l'articolazione delle sequenze spaziali che nascono dalla variazione delle forme che generano i caratteri di unicità per ogni città. La costruzione del modello dello spazio appare un utile strumento per la comprensione dei rapporti dimensionali e relazionali del vuoto, e la composizione di quelle componenti fisiche in grado di definire la strada come una stanza urbana.

La terza e ultima interpretazione si concentra sull'immagine della strada. L'immagine è come afferma George Didi-Huberman, uno *strumento del pensiero*<sup>8</sup>, capace di tenere insieme il dato fisico e immateriale che costantemente caratterizza lo spazio urbano, condizione già espressa nelle due precedenti interpretazioni, ma attraverso quest'ultima si evince la necessità di una visione sincronica. La fotografia, e in generale l'immagine<sup>9</sup>, esplicita non semplicemente la riproposizione di un luogo, ma l'esperienza di uno spazio vissuto.

La ricerca ha provato a mantenere un costante confronto con altre discipline, includendo contributi e riferimenti provenienti da diversi saperi (Jane Jacobs, Richard Sennett, Thomas Struth). Questa apertura ha condotto ad un approccio cumulativo e inclusivo, necessario e imprescindibile per la

8 George Didi-Huberman in U. Eco, M. Augé, G. Didi-Huberman, *La forza delle immagini*, Franco Angeli, Milano 2015, p.58

9 L'immagine è considerata come il prodotto non solo della macchina fotografica, ma anche le immagini desunte dal cinema, video e tutti i social media che producono diverse forme di immagini che influenzano la percezione dello spazio urbano.

complessità del tema e le affinità con altri campi di interesse che hanno fatto emergere il ruolo della strada proprio come generatore di cultura, come sottolinea Bailly, *una cultura e non un prodotto culturale, una vitalità, e non un folklore repertoriato e riprodotto come tale*.<sup>10</sup>

L'interesse per lo spazio pubblico negli ultimi decenni è stato ampiamente dibattuto, ponendo particolare attenzione alle azioni e agli usi: il contributo dell'antropologa americana Jane Jacobs con il suo testo *"The Death and Life of Great American Cities"*<sup>11</sup>, ha influenzato in maniera sostanziale il modo di approcciare al progetto urbano. L'interesse sembra essersi spostato verso i fenomeni sociali e le pratiche che accadono nello spazio pubblico; il contesto, l'ambiente in cui questi eventi si manifestano pare abbia perso interesse, eppure la città ancora oggi permane nella sua essenza e consistenza fisica, ancora si costruiscono edifici, si interviene negli spazi aperti, si pavimentano strade, si disegnano panchine, e si rifanno vetrine.

La lettura proposta ha provato, attraverso l'approfondimento di alcuni livelli interpretativi - la profondità del margine, la consistenza della stanza urbana, l'esperienza della visione - esplicitati attraverso strumenti propri dell'architettura - la pianta, il modello e la fotografia - a porre l'attenzione alla strada come manufatto urbano. Questo processo ha provato a considerare i dati fisici e sensibili dello spazio come componenti non separate e pur provando a specificare e soffermarsi sugli aspetti che definiscono e strutturano l'architettura della strada, si è preferito mantenere una visione multidisciplinare e aperta al confronto e al dibattito. Per la complessità dell'oggetto per il costante interesse che ha nella costruzione della città contemporanea, la metodologia di lettura proposta, sintesi degli approcci precedenti (analitico ed empirico), prova a sottolineare nuovamente l'importanza della narrazione dei luoghi, della loro interpretazione, come pratica necessaria per l'approccio alla città. Si lasciano quindi, con questo lavoro, diverse questioni aperte, da continuare, approfondire e indagare.

Il lavoro è stato arricchito da una serie di attività svolte durante questi anni di ricerca, oltre a quelle didattiche e seminariali tenute all'interno del dottorato di ricerca e alle esperienze di tutoraggio svolte nei laboratori di progettazione e in corsi di master di II livello post-laurea; lo sviluppo della ricerca deve molto, inoltre, alla partecipazione e agli esiti di workshop e convegni nazionali ed internazionali per la messa a fuoco dei suoi punti di forza e degli obiettivi generali del lavoro grazie al confronto con esperti che hanno contribuito, attraverso uno sguardo esterno, alla sua maggiore definizione. Un'esperienza particolarmente significativa è stata il periodo di ricerca svolto presso la London Metropolitan University di Londra nella facoltà di Architettura, St. John Cass, all'interno di ARU (Architctural Research Unit) diretto da Florian Beigel e Philip Christou, docenti e architetti in

10 Jean-Christophe Bailly, *La phrase urbaine. Essai*, 2013, trad. it. *La frase urbana*, Bollati Boringhieri, Torino 2016, p. 89

11 Cfr. Jane Jacobs, *The death and the life of great American cities*, 1961, trad. it. *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Giulio Einaudi editore s.p.a., Torino 1969

grado di mostrare una spiccata sensibilità e profonda cultura attraverso i loro progetti e le riflessioni teoriche sullo spazio della città: una continua ricerca e sperimentazione che indaga il tema della *urban gestalt*<sup>12</sup>, che origina la città. Quest'ultima occasione si è concretizzata a seguito della partecipazione al programma STAR 2, (Sostegno territoriale alle attività di ricerca) - linea d'intervento 2 – Mobilità Giovani Ricercatori, Bando per l'Erogazione di Contributi per Soggiorni all'Estero - Annualità 2016, promosso dal COINOR (Centro di Servizio di Ateneo per il Coordinamento di Progetti Speciali e l'Innovazione Organizzativa).

12 *The figurative in the architecture has been somewhat ignored in architecture today. We are interested in city figures*. In Florian Beigel and Philip Christou, *Baukunst 01, Florian Beigel and Philip Christou, The idea of City*, Ajand Limited, Londra 2013, p. 21

Vagare



La strada nasce con il passaggio, una primitiva azione che imprime i passi sulla terra. Questo segno indica un'esplorazione e un tracciamento, una direzione e uno smarrimento allo stesso tempo. Il branco, inseguito dai cacciatori, creatore di strade. Graffito sulla roccia a Nämforsen, Svezia. (G. Hallstrom in Monumental Art of Northern Sweden from the Stone Age, Almqvist e Wiksell, Stokholm 1945, tav. XX). In Anderson S. (a cura di), *Strade*, p.22

La conoscenza e l'indagine dello spazio urbano parte da una raccolta perlustrativa e ricognitiva di materiali, definizioni, disegni, immagini e racconti, che hanno contribuito, in diverso modo, a costruire il percorso evolutivo dello spazio urbano. Dalla metà del Novecento i contributi assunti come riferimento, provenienti da differenti saperi disciplinari, sono stati selezionati e suddivisi in cinque categorie. Questa operazione è divenuta uno strumento ordinatore che prova a sottolineare quei passaggi sostanziali che hanno contribuito alla modificazione dello spazio della strada, da traccia fondativa della città a luogo identificativo del potere politico e istituzionale di una nuova classe sociale, da un luogo di condivisione e relazione fino ad uno spazio di comunicazione. Questa collezione racconta una specifica consistenza spaziale e architettonica, una dimensione che appartiene alla città che si misura a partire dalle sue persone e le sue architetture, una dimensione intermedia dello spazio urbano che racconta una scala sociale piuttosto che una dimensione territoriale e sottolinea la compresenza fisica e immateriale delle architetture e degli abitanti che attivano lo spazio e ne definiscono la sua costruzione materica. Vagare è muoversi tra diversi autori, epoche e discipline. Vagare è errare per provare a ricostruire una traccia, una storia attraverso quelle componenti proprie dell'architettura della strada che divengono un riferimento costante. Vagare è un'esplorazione metodica che si esplicita attraverso confronti tra diversi contributi teorici e progettuali che pongono la loro attenzione a quegli elementi che sono stati basilari per l'evoluzione della strada. Vagare è comprendere sia le questioni morfologiche che quelle sociali che hanno caratterizzato la strada e hanno contribuito ad una sua trasformazione. Vagare è, quindi, provare a ricercare tra la moltitudine di materiali quel filo sottile che tiene insieme modalità di interpretare lo spazio della strada, non tanto per tracciarne i caratteri comuni ma per sottolineare quelle condizioni che nella stessa struttura tipologica della strada assumono forme differenti. In questa differenza formale e semantica risiedono quegli aspetti che esplicitano il carattere forte e vitale della strada, un carattere che con insistenza continua a permanere nella città.

La strada urbana: Spazio fisico/Spazio immateriale

*“Le strade sono mutevoli come la vita stessa e sono soggette a modifiche costanti attraverso il progetto o l’uso che vanificano lo storico desiderio di dare loro una finitezza categorica.”*

Zeynep Çelik, Diane Favro, e Richard Ingersoll, 1994

Gli antichi romani operavano una chiara distinzione tra le vie (*viae*), le strade extraurbane che partivano da Roma, e le strade urbane (*strata*) cioè fatte a strati, che erano quelle all’interno dei centri abitati. Joseph Rykwert scrive che la parola *street* (strada), deriva *dal latino sternere, pavimentare ed è così legata a tutte le parole di derivazione latina con la radice str che si riferiscono al costruire*<sup>13</sup>. La strada urbana assume un significato più ampio e complesso di quello di un qualsiasi altro tipo di strada, si compone di diversi livelli – materiali, architettonici, urbani, infrastrutturali, sociali, antropologici, psicologici - che si sovrappongono e nella loro totalità la compongono. Peter Wolf definisce la strada urbana come quella *riconosciuta come “principale” e/o “La” strada, in cui sia presente la possibilità con un alto grado di intensità, di comunicazioni, scambi, interscambi*.<sup>14</sup> Questa articolata e allo stesso tempo lineare serie di strati è leggibile dal sottosuolo fino alla sua superficie, attraverso una progressione di *intensità* che si manifesta proprio in quell’ultimo livello che si confronta e si relazione con la città e tutte le sue componenti. Quest’ultimo strato, che si identifica la superficie visibile della strada, viene troppo spesso associato solo alle questioni della municipalità e del suo funzionamento: l’ordinaria manutenzione del manto stradale; la definizione di aree destinate a parcheggio, il transito automobilistico, pedonale o ciclistico; e la sistematizzazione della rete infrastrutturale necessaria per il funzionamento e lo sviluppo della città. In questo modo, alcuni suoi significati si smaterializzano e non contribuiscono più alla costruzione dello spessore della strada che si rende visibile grazie al suolo e agli edifici, strato manifesto della città.

La strada, *contenitore* e *contenuto* allo stesso tempo, come scrive Rob Krier costruisce il sistema della città che va oltre il ruolo di connettore spaziale assumendo un valore che produce esperienza: *La*

13 J. Rykwert, *La strada: utilità della sua storia*, in S. Anderson (a cura di), *On streets*, MIT Press, Cambridge 1978, trad. it. di Pasquale Portoghese e Donatella Quaglione, *Strade*, Dedalo edizioni, Bari 1982, p.24

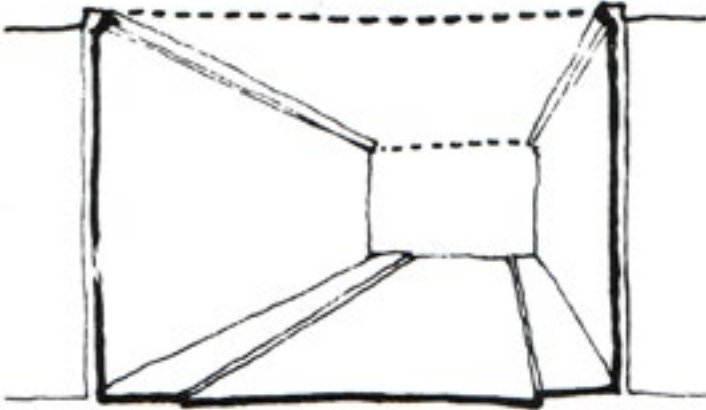
14 P. Wolf, *La strada urbana: verso una valutazione dei potenziali nel campo dei trasporti*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.205



strada è il prodotto dell'espansione in superficie di un luogo quando la piazza centrale è ormai saturata dalle casa che la circondano. Essa organizza la divisione del terreno e delimita i singoli lotti. [...]. Le reti stradali, che le nostre città ci hanno tramandato, sono state tracciate per tutt'altri obiettivi funzionali; esse sono state concepite a misura dell'uomo, del cavallo e della carrozza. Ma, benché la strada non si adatta alla canalizzazione del traffico motorizzato, essa consente ancora all'uomo, ora come prima, di utilizzarla come spazio di movimento e di esperienza. Solo raramente si presenta come uno spazio isolato autonomo, [...] bensì fa parte, nella maggior parte dei casi, di una struttura funzionale complessa. Ciò produce una inesauribile varietà di situazioni spaziali, del tutto consuete nelle nostre città storiche.<sup>15</sup> Queste situazioni spaziali si esplicitano in una parte fisica, chiaramente visibile, e una immateriale ed esperienziale; entrambe necessarie a definire gli spazi che quotidianamente si attraversano che sono procurati da luoghi; la loro essenza è fondata in cose della specie costruzioni. Se badiamo a questi rapporti tra luogo e spazio, tra spazi e spazio, otteniamo un sostegno per considerare il rapporto tra uomo e spazio.<sup>16</sup> La strada vive di questo rapporto immanente che lega le cose ai luoghi, le persone all'ambiente.

Osservare le strade che hanno contribuito nel tempo a costruire lo spazio della città è un utile esercizio che esplicita condizioni che hanno determinato la forma fisica e immateriale della strada stessa. Nell'attraversare questi luoghi accade qualcosa di *incomprensibile*, come scrive Quaroni, che conduce verso il centro. *Non c'è un allargarsi successivo della sezione delle strade, anzi qualche volta nella parete più interna dell'abitato sono addirittura più strette, ma cambia il tono dell'insieme, e aumenta via via la quantità e qualità della vita. Ma a un tratto si apre una «luce» maggiore, e si vede, altissimo, il campanile, o ricchissimo, un lembo di una facciata del palazzo o della cattedrale: il colpo della sorpresa è forte. Il gioco è fatto, e la piazza, o le piazze intorno, poi, mostreranno il contrasto attivo fra il disordine naturale della gente colorata e vociante intorno ai banchetti del mercato o sotto i portici, e l'ordine voluto dalle architetture, il colore pensato delle pietre e dei marmi, delle coperture a tegole o in metallo. Lo spazio è grande, grandissimo, nel rapporto col resto della città, e bello, e ricchissimo, vitale, allegro, eccitante, edificante.*<sup>17</sup>

La città è un insieme di oggetti e luce, ordine e disordine, suoni e materiali, che si esplicitano nella strada. Quest'ultima non è semplicemente un sistema per canalizzare il traffico, come spesso oggi viene considerata, ma piuttosto un contenitore di vita sociale: *Nelle strade, nelle piazze, nei portici, negli androni, nei cortili delle case, nelle stesse navate delle chiese poteva accadere di tutto: l'incontro, fra due o più persone, per una promessa, per un mercanteggiamento, per tramare un delitto, una ribellione, un amore.*<sup>18</sup> Tutti questi elementi compongono una sequenza spaziale - le strade, le piazze, i porticati, le corti, gli androni, le logge - e ritornano nella città contemporanea, con altri significati e attributi, che a volte enfatizzano



La strada è rappresentata come un interno, uno spazio delimitato da pareti, riconoscibile grazie alla definizione degli elementi orizzontali e verticali che ne enfatizzano la delimitazione spaziale e formale. T. Schumacher, diagramma dello spazio della strada. In Anderson S. (a cura di), Strade, p.153

15 Rob Krier, *Stadtraum in theorie und Praxis*, Karl Kramer, Stuggart 1975, trad. it. di Mara De Benedetti, *Lo spazio della città*, CittàStudi, Milano 1982, p.21

16 Martin Heidegger, "Costruire abitare pensare", in Lotus International n.9, 1975

17 Ludovico Quaroni, *La città fisica*, Antonio Terranova (a cura di), Laterza, Bari, 1981, p.272

18 *ivi*, pp.273-274





La fotografa americana, Berenice Abbott, è capace di evocare attraverso le sue immagini una spazialità compiuta e determinate, reale ma non necessariamente realistica, un’immagine complessiva che rimanda alla compiutezza degli spazi tipicamente europei ritrovati in scene urbane americane. Questo modo di osservare la città deriva dal suo lungo soggiorno in Europa che ha indotto un modo di osservare l’America completamente nuovo.

B. Abbott, *General View of Manhattan from Manhattan Bridge*, New York, 1937

quelli del passato e altre li rinnegano, provando a definire nuove forme da abitare. Queste forme si esplicitano in spazi fisici e immateriali che a partire dalla strada costruiscono il senso della città, individuale e collettiva insieme, tangibile e intangibile.

Le componenti fisiche della strada sono state affrontate a partire dall’accurato studio di Allan Jacobs<sup>19</sup> che identifica lo spazio fisico della strada attraverso il piano verticale e quello orizzontale, riconosciuti come un sistema di proporzioni e rapporti chiaramente misurabili. *La verticale, che ha a che fare con l’altezza di edifici, pareti o alberi lungo una strada; e l’orizzontale, che ha più a che fare con la lunghezza e la distanza tra ciò che si sta cercando di definire. C’è anche una definizione che può accadere alle estremità di una strada, sia verticale che orizzontale. Di solito sono gli edifici gli elementi definiti, a volte pareti, talvolta alberi, talvolta alberi e pareti, sempre il pavimento.*<sup>20</sup>

Il piano verticale è riconoscibile dalla tipologia degli edifici, altezza dei fronti, tipologie di finestre, conformazioni degli ingressi, dimensione della sezione trasversale della strada, marciapiedi, sistemi di illuminazioni, tipologia di verde, panche, scalini, porticati. Questi dati, come scrive Jacobs, si esplicitano attraverso numeri assoluti, *per quanto riguarda la definizione verticale, sembrerebbe essere una questione di proporzione e di numeri assoluti. Più una strada è larga, più massa o altezza sono necessarie per definirla, fino a quel certo punto in cui la larghezza può essere così grande che la definizione reale della strada, non necessariamente spaziale, si ferma, indipendentemente dall’altezza.*<sup>21</sup>

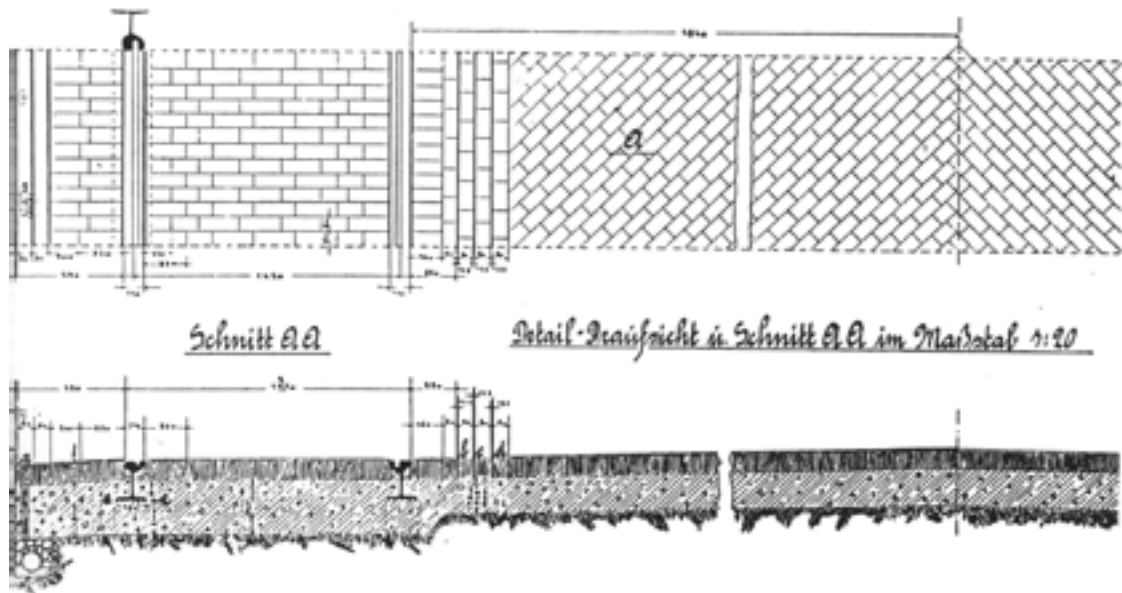
La componente verticale più rilevante è quella definita dalle facciate degli edifici, che assumono un ruolo determinante nella percezione e nel riconoscimento del carattere del luogo. Oltre a completare l’edificio, stabilendo un confronto con il mondo esterno, la facciata delimita l’ambiente pubblico. Leonardo Benevolo riferendosi alle città europee riconosce alla facciata, invenzione tipicamente occidentale, il compito di favorire *la cooperazione fra l’autorità civica e i soggetti particolari. Lo spazio pubblico viene arricchito a spese dei privati che lo fronteggiano. I regolamenti cittadini si esercitano soprattutto su questa superficie di contatto, normandola in vari modi: nel Medioevo con minuziose regole sulla giacitura planimetrica, l’impaginazione, gli oggetti, i materiali; nel Rinascimento anche imponendo un disegno uniforme dell’apparato architettonico.*<sup>22</sup>

19 Cfr. Allan B. Jacobs, *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge, 1995

20 A. B. Jacobs, *op. cit.*, p.277 (tradotto dall’autore) *Vertically, which has to do with height of buildings or walls or trees along a street; and horizontally, which has most to do with the length of and spacing between whatever is doing the defining. There is, as well, definition that may occur at the ends of a street, which is both vertical and horizontal. Usually it is buildings that are the defining elements, sometimes walls, sometimes trees, sometimes trees and walls together, always the floor*

21 A. B. Jacobs, *op. cit.*, p.277 (tradotto dall’autore) *regarding vertical definition, it would seem to be a matter both of proportion and of absolute numbers. The wider a street gets, the more mass or height it takes to define it, until at some point the width can be so great that real street definition, not necessarily space definition, stops, regardless of height*

22 Leonardo Benevolo, *Lo scenario fisico delle città*, in AA. VV., *Principi e forme della città*, Libri Scheiwiller, Milano 1993, p.51



Il piano orizzontale è esplorato e indagato in ogni dettaglio. La pavimentazione non è semplicemente un materiale di finitura, ma è un'espressione simbolica e culturale. La scelta di un materiale indica una precisa tipologia di strada e quindi di uso urbano. Leopold Kosetschek, studio speciale per la pavimentazione di Vienna (III Congresso AIPCR, Londra 1913). In "Casabella" n.553-554, 1989

Lo spazio pubblico contiene e si compone di facciate divenendo *un ambiente continuo nel corpo della città, include le strade e le piazze e le gerarchizza facendo riferimento all'organismo complessivo. In questo ambiente coesistono le facciate delle unità edilizie pubbliche e private, e i passaggi bruschi fra i loro partiti architettonici restano in vista; la continuità del paesaggio urbano diventa narrativa, aperta, incompiuta; le rotture, i conflitti dimensionali e formali sono assorbiti nello spettacolo urbano, correggono e compensano le unilateralità delle scelte architettoniche in scala edilizia, lasciano sussistere i margini per altre correzioni e sviluppi nel corso del tempo.*<sup>23</sup>

Il piano verticale in molti casi non appare mai come un unico fronte compatto ma assume conformazioni diverse in base ai differenti usi e abitanti. Queste complesse differenze, sociali e materiali vengono ben descritte da Alexander: *Un edificio non può essere un edificio umano a meno che non sia un complesso di edifici ancora più piccoli o parti più piccole che manifestano i propri fatti sociali interni. Un edificio è una manifestazione visibile e concreta di un gruppo sociale o di un'istituzione sociale. E poiché ogni istituzione sociale ha gruppi e istituzioni minori all'interno di essa, un edificio umano si rivelerà sempre, non come monolite, ma come complesso di queste istituzioni più piccole, reso manifesto e concreto.*<sup>24</sup>

Il piano orizzontale come *campo dell'azione umana*<sup>25</sup> è l'altra componente necessaria a definire lo spazio fisico della strada. Il suolo, rettilineo o irregolare, all'inizio dell'800 aveva un ruolo decisivo negli interventi urbani.

La conformazione e la materia del piano orizzontale si compongono essenzialmente di due parti una destinata ai pedoni e l'altra prima riservata al transito di animali e poi di veicoli. Nel Medioevo questa differenziazione di usi era ribaltata rispetto alla condizione attuale, il centro della strada era assegnato ai pedoni e le fasce laterali ad animali e veicoli. Nel diciottesimo secolo i marciapiedi pavimentati divengono elementi usuali della strada e, come scrive Gutman, *l'intento di dividere lo spazio in funzione alle diverse attività si realizzò al di fuori della strada stessa. I prospetti furono progettati in modo che comprendessero dei portici, furono costruiti tetti con aggetti, portici e cortili delimitavano gli spazi speciali.*<sup>26</sup>

Le pavimentazioni fino ad allora erano realizzate in terra battuta e ponevano, con il passare degli anni e dei nuovi mezzi di attraversamento cittadino, nuove questioni da risolvere: le polveri che si alzavano al passaggio di carri non risultavano salutari a chi giornalmente abitava la città, così per

<sup>23</sup> *ibidem*

<sup>24</sup> Christopher Alexander, *A Pattern Language. Towns – Buildings – Constructions*, Oxford University Press, New York 1977, p. 469 (tradotto dall'autore) *A building cannot be a human building unless it is a complex of still smaller buildings or smaller parts which manifest its own internal social facts. A building is a visible, concrete manifestation of a social group or social institution. And since every social institution has smaller groups and institutions within it, a human building will always reveal itself, not as a monolith, but as a complex of these smaller institutions, made manifest and concrete too.*

<sup>25</sup> Rudolf Arnheim, *The Dynamics of Architectural Form*, University of California Press, 1977, trad. it. *La dinamica della forma architettonica*, Feltrinelli, Milano 1981, p.93

<sup>26</sup> R. Gutman, *La generazione della strada*, S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.272

la manutenzione e gestione dello strato superficiale della strada si propongono nuovi materiali più appropriati alla nuova vita in città: il *macadam*, antecedente dell’asfalto e indiscusso protagonista della strada contemporanea. I materiali del suolo urbano, scelti anche per differenziare le strade principali da quelle secondarie, costituite da grandi lastre di pietra o dalle pavimentazioni in legno, disegnano lo spazio della città novecentesca. Il suolo con i suoi materiali, la presenza o l’assenza di limiti (cordoli, marciapiedi), la variazione della pavimentazione e la sua inclinazione, genera dirette conseguenze su come lo spazio della città appare e quindi sulla sua forma. La luce riflessa o assorbita dai materiali, i rumori sordi o sonanti dei passi contribuiscono alla definizione del carattere dei luoghi. La costruzione fisica della strada, connessa alla fattezze materica, è quindi costituita non semplicemente dal piano verticale e/o orizzontale ma dalla stretta relazione che entrambi generano nello spazio. Il suolo, chiaramente leggibile nelle mappe, si interseca con il piano delle facciate degli edifici, riconoscibile e distinguibile nell’attraversamento, così da identificare questo spazio definito come strada.

In questo complesso ordine di interazioni, l’aspetto immateriale assume un ruolo determinante per la comprensione dell’uso e del significato della stessa come spazio dell’attraversamento, della percorrenza e dell’esperienza. Zeynep Çelik, Diane Favro, e Richard Ingersoll individuano le strade come *un ingrediente primario dell’esistenza urbana. Forniscono la struttura su cui intrecciare le complesse interazioni del tessuto architettonico con l’organizzazione umana.*<sup>27</sup> Così per Walter Benjamin le strade sono *le abitazioni del collettivo*,<sup>28</sup> luogo in cui si mescolano variazione di usi e di forme e dove si esternano nuove criticità. L’uomo, con la sua presenza fisica e con il suo modo di abitare e usare lo spazio cambia l’immagine dei luoghi; questo comporta un diverso modo di osservare, e quindi pensare, lo spazio urbano. Mentre la piazza è il luogo per eccellenza di aggregazione, la strada non è solo spazio in cui stare ma è il luogo in cui la vita si manifesta. Oltre che un complesso sistema di relazioni geometriche e tecniche, la strada è *un atto spirituale, morale*:<sup>29</sup> spazio rituale della città e al tempo stesso dove le attività dell’uomo prendono forma. Jan Gehl sottolinea che *in tutta la storia degli insediamenti umani, le strade e le piazze sono stati gli elementi fondamentali attorno ai quali sono state organizzate tutte le città. [...] Costituiscono l’essenza stessa del fenomeno ‘città’*<sup>30</sup>. Le strade sono *basate sul modello lineare del movimento umano* e le piazze sulla *capacità dell’occhio di sorvegliare un’area*.<sup>31</sup>

Nel XX secolo la presenza dell’uomo nella strada ha assunto una maggiore importanza, tanto da

27 Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.1 (tradotto dall’autore) *a primary ingredient of urban existence. They provide the structure on which to weave the complex interactions of the architectural fabric with human organization.*

28 Walter Benjamin, *Charles Baudelaire. Un poeta lirico nell’età del capitalismo avanzato*, Neri Pozza, Vicenza 2012, p. 227

29 Marcello Piacentini, *Il volto di Roma*, Edizioni della Bussola, Roma 1944, p.15

30 J. Gehl, *Life between buildings*, 1987, trad. it. *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli editori, Rimini 1991, p.89

31 *ibidem*



La strada, così come rappresentata dalle immagini di Strand, è costituita da una componente fisica e una immateriale. Quest’ultima contribuisce alla definizione di un’autonomia e necessità dello spazio per garantire una vitalità urbana. Lo spazio della strada accoglie tutti i tipi di uomini, insieme e senza distinzioni. Paul Strand, *City Hall Park*, New York, 1915; Philadelphia Museum of Art, The Paul Strand Retrospective Collection

apportare delle modifiche nell’uso e nella conformazione dello spazio. Mark Francis nel saggio “*The Making of Democratic Streets*”<sup>32</sup> individua tre azioni che hanno sostanzialmente mutato la percezione, l’uso e l’interpretazione dello spazio pubblico. Il primo intervento è la realizzazione di strade pedonali: il ripensamento di un flusso limitato esclusivamente ai pedoni ha alterato il naturale movimento fluido e articolato in cui diversi utenti e velocità occupano e attraversano le strade; la seconda azione è definita “*livability*” or “*sociability*”, il pioniere di questo concetto è William Whyte, seguito da Donald Appleyard, entrambi considerano la strada come uno ambiente per la vita sociale della città: *Esso mette in risalto le opportunità di maggiore sicurezza, difesa e contatto sociale, in particolare nelle strade residenziali, dove la qualità del traffico e della strada influisce direttamente sulla soddisfazione dei residenti*; <sup>33</sup> il terzo intervento è rivolto alla definizione di uno spazio destinato quasi esclusivamente all’uomo, in cui prevale un movimento lento e controllato. Questo si identifica con la strade interne e private, spesso pedonalizzate e chiuse: *Questo processo, comunemente conosciuto come “gentrification”, crea enclave sociali nelle città, con conseguente “suburbanizzazione” di centri e quartieri con nuovi sviluppi come i centri commerciali coperti e atri chiusi*.<sup>34</sup>

In particolare, l’idea di *sociable street*, (Whyte e Appleyard) è il risultato di una serie di questioni inerenti lo spazio urbano che nel tempo sono state sviluppate e approfondite: dalla qualità degli spazi urbani associata alla idea di diversità proposta da Jane Jacobs<sup>35</sup>; alle riflessioni di Lefebvre<sup>36</sup> riguardo i bisogni di una vita sociale che sia in grado di stabilire un ruolo simbolico nella definizione dello spazio pubblico; all’apporto di Herman Hertzberger che sottolinea come la *living-street*<sup>37</sup> si basi sul principio che le persone hanno qualcosa in comune, consapevoli della necessità che ognuno ha dell’altro anche se *L'affinità tra gli abitanti sembra diminuire appena aumenta l'indipendenza legata ad una maggiore prosperità*.<sup>38</sup>; fino alla nozione di *public realm*<sup>39</sup> di Richard Sennet.

32 Cfr. Mark Francis, *The Making of Democratic Streets*, in Anne Vernez Moudon (a cura di) *Public Street for Public Use*, Van Nostrand Reinhold Company, New York 1987

33 Mark Francis, *The Making of Democratic Streets*, in A. V. Moudon (a cura di) *op. cit.*, pp. 24-26 (tradotto dall’autore) *It emphasizes opportunities for greater safety, security, and social contact, particularly on residential streets, where traffic and street quality directly affects residents' satisfaction*

34 *ibidem*, (tradotto dall’autore) *This process, commonly known as “gentrification”, creates social enclaves in cities, resulting in the “suburbanization” of downtowns and neighbourhoods with new developments such as indoor malls and enclosed atrium.*

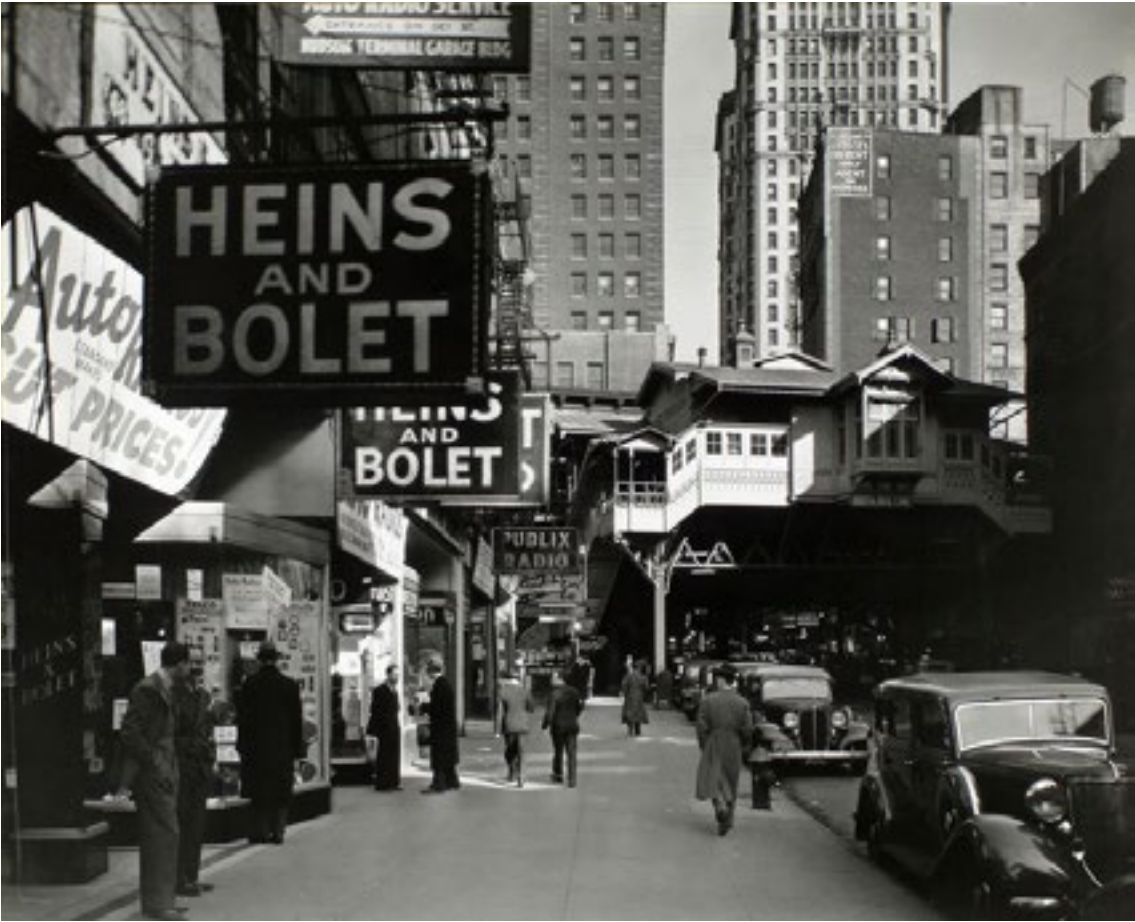
35 Cfr. Jane Jacobs, *The death and the life of great American cities*, 1961, trad. it. *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Giulio Einaudi editore s.p.a., Torino 1969

36 Cfr. Henri Lefebvre, *La production de l'Espace*, Edition Anthropos 1974, trad. it. *La produzione dello spazio*, Moizzi Editore, Milano 1976

37 Herman Hertzberger, *Lessons for Students in Architecture*, 010 Uitgeverij, Rotterdam, 1991, p. 54

38 H. Hertzberger, *op. cit.*, p. 54 (tradotto dall’autore) *The affinity between inhabitants seems to diminish as the independence that comes with greater prosperity increase.*

39 Cfr. Richard Sennett, “The Public Realm”, in <https://www.richardsennett.com>



La strada è uno spazio in cui la componente immateriale riveste un ruolo fondamentale e che è capace in molte occasioni di materializzarsi e divenire componente inscindibile dello spazio. La componente antropologia in questa immagine di Radio Row, rende la strada *livable*, abitata e vissuta, quasi egemonizzata. Benerice Abbott, *Radio Row*, Cortland Street, Manhattan, 1936



La strada si arricchisce di molteplici significati in cui l’individuo assume una sempre maggiore rilevanza: la presenza delle persone anima e dà vita alla consistenza fisica dello spazio urbano. Stephen Marshall scrive: *La disposizione delle città nelle strade non è solo la circolazione fisica, ma è inscindibile dal concetto stesso di una città.*<sup>40</sup> Il legame indissolubile che lega la strada e la città, non solo per il significato che la strada assume nella definizione della struttura urbana, ma soprattutto per la capacità di stabilire relazioni culturali, sociali ed umane, viene anticipato da Spiro Kostof: *l’unica legittimazione per la strada è che sia uno spazio pubblico, senza di esso non c’è città.*<sup>41</sup>

Lo spazio fisico della strada è il contenitore delle azioni dell’uomo che con la sua presenza coinvolge lo spazio fino alla creazione di una scena urbana, non più quella rinascimentale immortalata in immutabili visioni prospettiche, bensì una compresenza di spazio vissuto in maniera dinamica e mutevole. Il movimento come sostanza della strada viene anticipato dagli Smithson: *La gente e gli oggetti che si muovono e cambiano, costituiscono la sostanza e l’ornamento della scena urbana.*<sup>42</sup>

La strada è, quindi, come scrive Vikas Mehta, la *quintessenza* dello spazio pubblico; essa rappresenta metaforicamente e letteralmente il simbolo del *public realm*<sup>43</sup>. All’idea di *sociability*, sviluppata nella seconda metà del Novecento, viene affiancata quella di *livability* (abitabilità) che si riferisce alla idea di uno spazio pubblico che genera un senso di comunità, interazione sociale e diversità di esperienze e come scrive Sennett, *Per questo, i molteplici punti di contatto sociale che caratterizzano la città possono essere risvegliati sotto termini adeguati all’affluenza, quindi alcuni canali per vivere la diversità e l’ordine saranno ancora aperti agli uomini. La grande promessa della vita cittadina è un nuovo tipo di confusione possibile all’interno dei suoi confini, un’anarchia che non distruggerà gli uomini, ma li renderà più ricchi e più maturi.*<sup>44</sup> Nella strada come spazio dell’uomo convivono proteste, celebrazioni, scene di sopravvivenza, tutte insieme contribuiscono alla creazione dell’esperienza, della crescita e dell’incontro: *La strada è il fiume della vita della città, il luogo in cui ci uniamo, il percorso verso il centro.*<sup>45</sup>

<sup>40</sup> Stephen Marshall, *The street: Integrating transport and the urban environment*, In K. J. Button & D. A. Hensher (a cura di), *Handbook of Transport and the Environment (Handbooks in Transport, Volume 4)*, Elsevier, Oxford 2006, p.111

<sup>41</sup> “The only legitimacy of the street is as public space. Without it, there is no city” (Kostof, 1992, 194) in V. Mehta, *op. cit.*, p.10

<sup>42</sup> Alison Smithson & Peter Smithson, *Urban structuring. Studies of Alison and Peter Smithson*, Londra 1967, trad it. di Giulio Petti e Adriana Pelucca, *Struttura urbana. Studi di Alison e Peter Smithson*, Calderini, Bologna 1971, p. 42

<sup>43</sup> V. Mehta, *op. cit.*, p.9

<sup>44</sup> *ivi*, p.21 (tradotto dall’autore) *For it, the multiple points of social contact once characterizing the city can be reawakened under terms appropriate to affluence, then some channels for experiencing diversity and order will gain be open to men. The great promise of city life is a new kind of confusion possible within its borders, an anarchy that will not destroy men, but make them richer and more mature.*

<sup>45</sup> William H. Whyte, *The social life of small urban spaces*, Project for Public Spaces Inc, New York, 1980; (tradotto dall’autore) *The street is the river of life of the city, the place where we come together, the pathway to the center.*

Definire ‘*strada*’: una raccolta analitica

*“Nell’intera storia degli insediamenti umani, strade e piazze avevano assolto alla funzione di luoghi di raccolta e centri di attrazione, ma con l’avvento del Funzionalismo esse furono dichiarate letteralmente superflue e sostituite da vie di scorrimento, da percorsi, e da sconfinati tappeti erbosi.”*

Jan Gehl, 1987

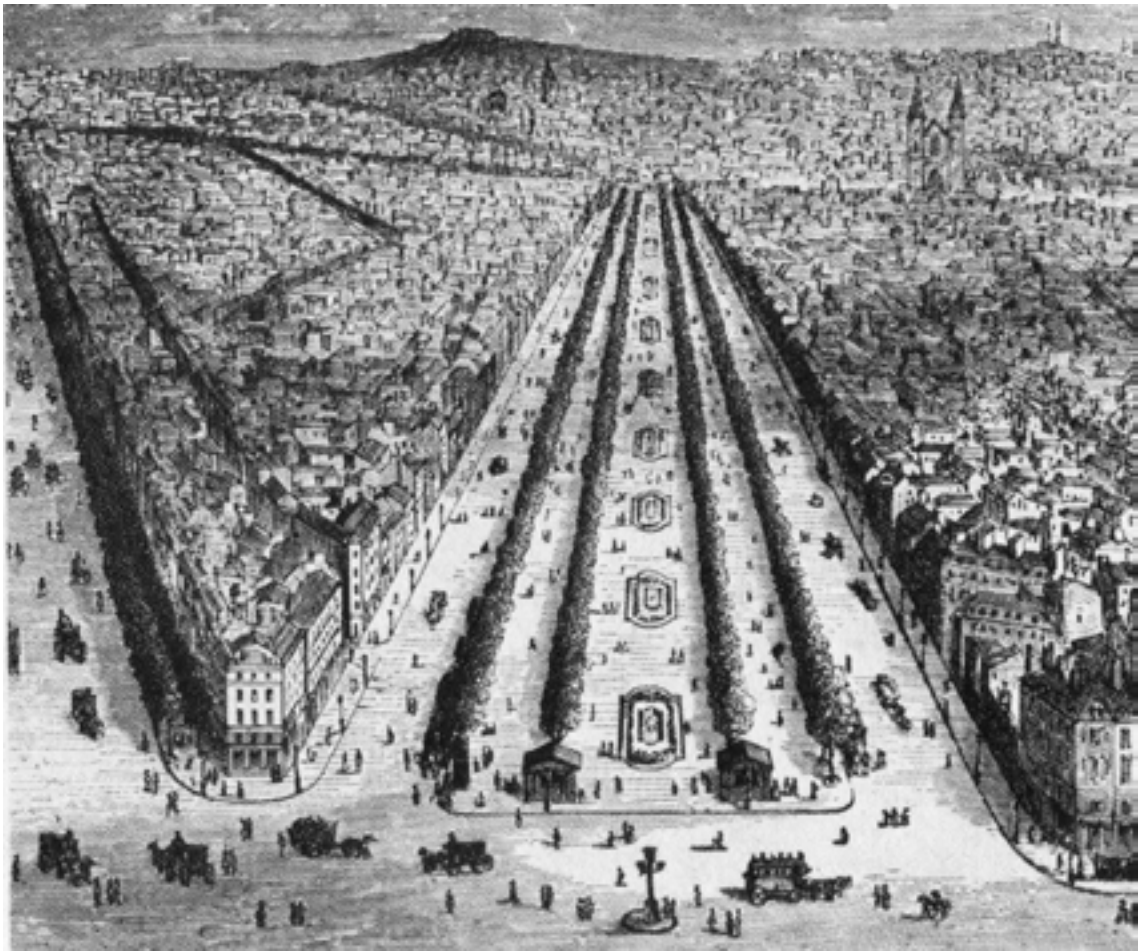
La strada urbana ha subito modifiche nella forma e nel significato adattandosi, più di tutti gli altri elementi della città, alle condizioni fisiche e sociali delle diverse epoche. In passato la strada era il luogo della collettività e dell’interazione, le persone occupavano il suo centro con attività commerciali e sociali e riconoscevano in essa un luogo pubblico e democratico. Nella sua componente fisica e immateriale svolgeva contemporaneamente il ruolo urbano, architettonico e sociale per la città. Se nel Medioevo l’architettura dei luoghi pubblici è concepita come spazi per *aiutare la vita in ogni sua forma*<sup>46</sup>, il Rinascimento produce spazi che *rappresentano prevalentemente un luogo di consumo intellettuale dell’architettura, cioè una «promenade architecturale», anziché un luogo per i traffici attivi di tutti, tutti i giorni.*<sup>47</sup> Sono un esempio della cultura rinascimentale, piazza della SS. Annunziata a Firenze, il Prato della Valle a Padova, come le piazze monumentali di Roma (S. Pietro, Navona, del Popolo): che come scrive Quaroni sono *ferme, bellissime, simmetriche, ma vuote di vita che non fosse quella propria dell’Architettura. E se oggi piazza S. Pietro è affollata di fedeli che scendono dai torpedoni tedeschi, se piazza Navona e la scalinata di piazza di Spagna, sono invase dagli stranieri e dagli hippy, è solo perché sono spazi costruiti, all’origine, fine a se stessi, fuori della vita, e quindi oggi liberi dal traffico, disponibilissimi.*<sup>48</sup> Nel Settecento la cultura illuminista porta alla luce *l’ultima città valida dal punto di vista del disegno.*<sup>49</sup> per Gian Battista Piranesi le città sono *un tessuto di emergenze, come un continuum, senza gerarchia né organizzazione, di soli monumenti, ognuno racchiuso in se stesso, nel rigore del suo gioco geometrico, senza rapporto coi monumenti vicini, senza preoccupazioni di rispetto per una struttura figurativa più generale*

<sup>46</sup> L. Quaroni, *op. cit.* (1981), pp.277-278

<sup>47</sup> *ibidem*

<sup>48</sup> *ibidem*

<sup>49</sup> Ludovico Quaroni, *La Torre di Babele*, Marsilio Editori, Padova 1967, p. 208



L'esempio di Parigi è emblematico per spiegare il ruolo della strada da un punto di vista politico, sociale e culturale. Dalla strada si è avviato un profondo cambiamento che ha determinato un nuovo volto della città, una nuova forma che potesse essere competitiva nella politica e nell'economia europea ma che allo stesso modo potesse essere accettata dalla cultura locale. La strada diviene il simbolo della trasformazione e dell'avanzamento. Boulevard Richard - Lenoir, Parigi 1867-73. In Anderson S. (a cura di), *Strade*

dell'intera città.<sup>50</sup> Le più evidenti trasformazioni di una nuova cultura urbana si manifestano nelle emergenti capitali europee. In particolare, Parigi, dopo la Rivoluzione Francese, viene affidata nelle mani degli ingegneri. *I politecnici preparavano i tecnici a calcolare, e a calcolare soltanto, le novità che il progresso calava, con tutta la sua autorità nel paesaggio urbano: le strade ferrate e le altre infrastrutture consimili di servizio alla città. Si gettavano ponti sulle case degli uomini che affrettatamente si costruivano in serie riducendo ai minimi termini i tipi nati dalla cultura intellettuale, si forava e si scavava il sottosuolo delle città per farvi correre le ferrovie metropolitane, si raddoppiavano le strade larghe costruendovi sopra la sede d'una "elevated".*<sup>51</sup>

Dalla "svolta"<sup>52</sup> del Rinascimento alle trasformazioni urbane dell'Ottocento, le strade hanno assunto un ruolo strategico per la definizione del potere di un singolo o come luogo di combattimento del popolo, dalla memorabile *Renovatio Urbis* di Giulio II, alle composizioni impossibili delle Carceri, alle barricate del boulevard Saint-Denis a Parigi.

Il ruolo della strada, pur con variazioni dovute all'evolversi delle relazioni sociali, economiche, politiche e urbane, conserva una sua stabilità fino al XIX secolo, dove le grandi trasformazioni urbane – tra tutte quella di Hausmann a Parigi - fanno della strada un nuovo elemento per ripensare la città e per il suo essere rappresentativa di una nuova immagine di capitale europea.

Queste consistenti innovazioni sono sempre il risultato di un disegno culturale, economico e politico in cui la città diviene l'oggetto visibile e in cui i cittadini si identificano e si riconoscono.

Le strade quindi rappresentano un forte strumento di esplicitazione ideologica al pubblico dominio: *La denominazione, la posa e la forma delle strade, l'iconografia degli edifici e degli arredi urbani che aiutano a modellarli sono un mezzo per comunicare i messaggi ideologici al dominio pubblico. La strada implica spesso il tentativo di significare ordine: gli assi rettilinei della Roma di Sisto V e della visione di Stalin di un nuovo benessere sotto il socialismo rappresentano dei tentativi, come espresso nel contenitore grande ma epidermico nel progetto di Gorki Street.*<sup>53</sup>

Alla fine del XIX secolo dilaga la speculazione edilizia in diversi contesti urbani, le strade e le piazze perdono il loro ruolo di spazio collettivo divenendo un canale per i mezzi di trasporto pubblico e privato.

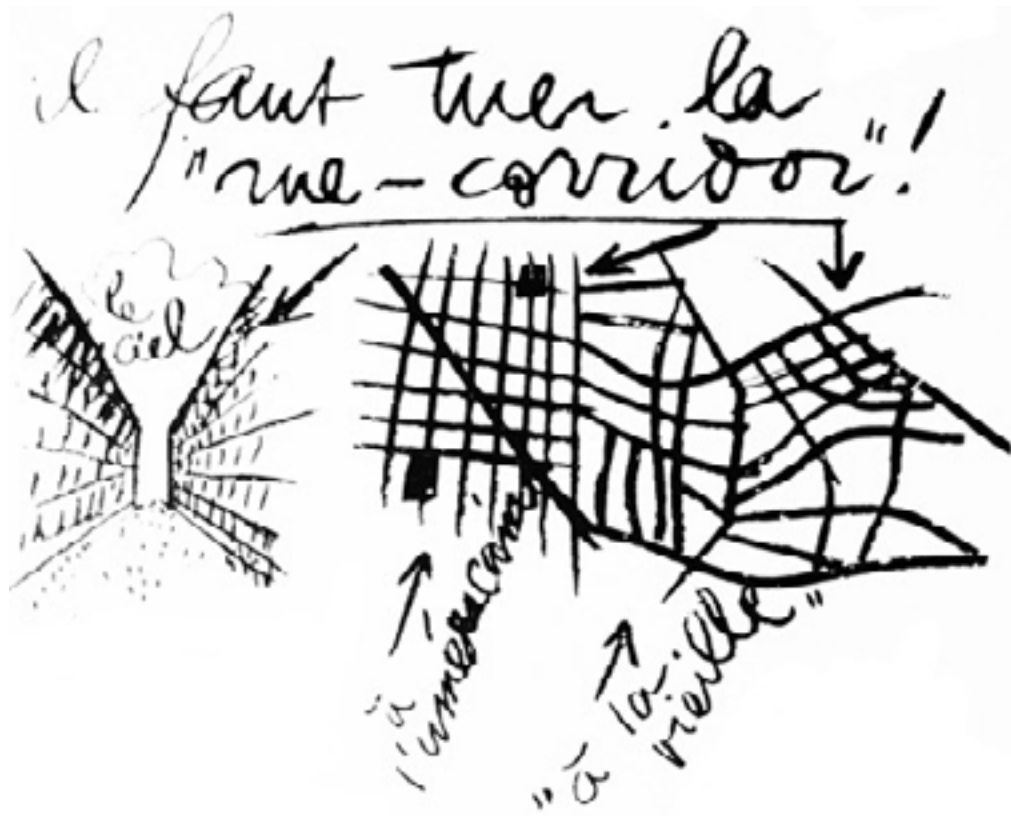
La strada, nel Novecento, assume un significato molto più complesso, che si esplicita attraverso

<sup>50</sup> *ivi*, p. 210

<sup>51</sup> L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 216

<sup>52</sup> Marcel Poëte, *Introduction à l'Urbanisme*, Ancienne Librairie Furne Boivin, Paris 1929; trad. it. *Introduzione all'urbanistica: la città antica*, Einaudi, Torino 1958, p. 70-71 scrive: "Infatti il Cinquecento segna in genere una svolta nella sua evoluzione. Lo straniero pone nella città i germi dell'avvenire"

<sup>53</sup> Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.4 (tradotto dall'autore) *The naming, siting, and form of streets, and the iconography of the buildings and street furniture that help shape them are a means of communicating ideological messages to the public domain. Street making often attempts literally to signify order: the straight axes of Sixtus V's Rome and Stalin's vision of a new well-being under socialism, as expressed in a grand but epidermal package in the design of Gorki Street, are such attempts.*



All'inizio del Novecento Le Corbusier propone un ripensamento teorico dello spazio della strada, elemento principale per disegnare le nuove città che rifiutano la visione ottocentesca della *rue corridor*, dominante nelle scene parigine. La strada, come lo confermano i suoi progetti, è una grande infrastruttura urbana che segna una nuova idea di paesaggio.

Le Corbusier, «*Il faut tuer la rue-corridor*», 1930

riflessioni teoriche e pratiche nel progetto di architettura. Il Movimento Moderno apporta un radicale cambiamento: le opere di architettura vengono immaginate come oggetti separati dal contesto, la strada e la casa perdono ogni relazione. Le Corbusier rielabora l'idea di strada: la *rue corridor* non è più identificativa della rinnovata cultura urbana e architettonica, la strada è un nuovo organismo capace di tenere insieme tutto il sistema impiantistico per la città. Gli esiti del Movimento Moderno, pur apportando notevoli innovazioni nella teoria e nella pratica architettonica, denunciano una scarsa attenzione agli spazi tra gli edifici, le strade e lo spazio intorno risultano, nella prevalenza dei casi, malamente concepiti o semplicemente trascurati. Lo spazio pubblico quindi asservisce al solo compito utilitaristico, portare da A ad B perdendo qualsiasi funzione iconica o caratteristica per la città.

In particolare, Ludovico Quaroni, in riferimento al "traffico moderno", scrive, che le strade mentre dovrebbe collegare, unire, istituzioni e persone, finisce per chiudere la città, impedendo di fatto ogni collegamento che non sia quello, irrinunciabile, fra la casa e il luogo di lavoro. La struttura urbana è disgregata, e i quartieri sorgono già destinati, nel Piano Regolatore, a una ben determinata classe sociale [...]. Un minimo di vita sociale, in Italia, la conserva per un po' di tempo, la plebe dei vicoli: ma presto questi verranno inghiottiti dalla motorizzazione praticamente obbligata, e diventeranno, a seconda della collocazione, parcheggi privilegiati, o by-pass di fortuna nel caos del traffico odierno.<sup>54</sup>

Dalla metà del XX secolo, il dibattito nazionale e internazionale sul tema dello spazio pubblico diviene molto articolato e operoso, molti teorici e studiosi sviluppano ricerche che diverranno la base per la nascita e la definizione dell'architettura urbana.

Il rinnovato interesse per la strada, come sottolinea Banham, era parte della rivolta ideologica dei più giovani, specialmente inglesi, membri dei Congrès Intenationaux d'Architecture Moderne (CIAM) contro le idee di Le Corbusier e gli altri fondatori dei CIAM,<sup>55</sup> temi che verranno sviluppati in numerosi progetti tra cui quelli dei Team 10 e degli Smithson.

Tra gli anni '50 e '60 il gruppo inglese di Architectural Review e il MIT di Boston pongono l'accento sulle componenti morfologiche del paesaggio antropizzato e sui processi degenerativi che interessano lo spazio pubblico indicando rimedi che implicano in modo diretto l'uso di nuovi metodi e materiali: una nuova visione da parte dell'architettura e dell'urbanistica. Gordon Cullen avvia un'operazione di ridefinizione del linguaggio e della filosofia del planning nel tentativo di porre rimedio ad alcuni principi del Movimento Moderno, primo fra tutti l'utilizzo degli standard come sterile e omologante strumento di controllo dell'occupazione del suolo. Queste riflessioni critiche si esplicitano con due numeri di "Architectural Review": il primo nel 1955 "Outrage"<sup>56</sup>, una documentazione, scritta e

54 L. Quaroni, *op. cit.* (1981), p.282

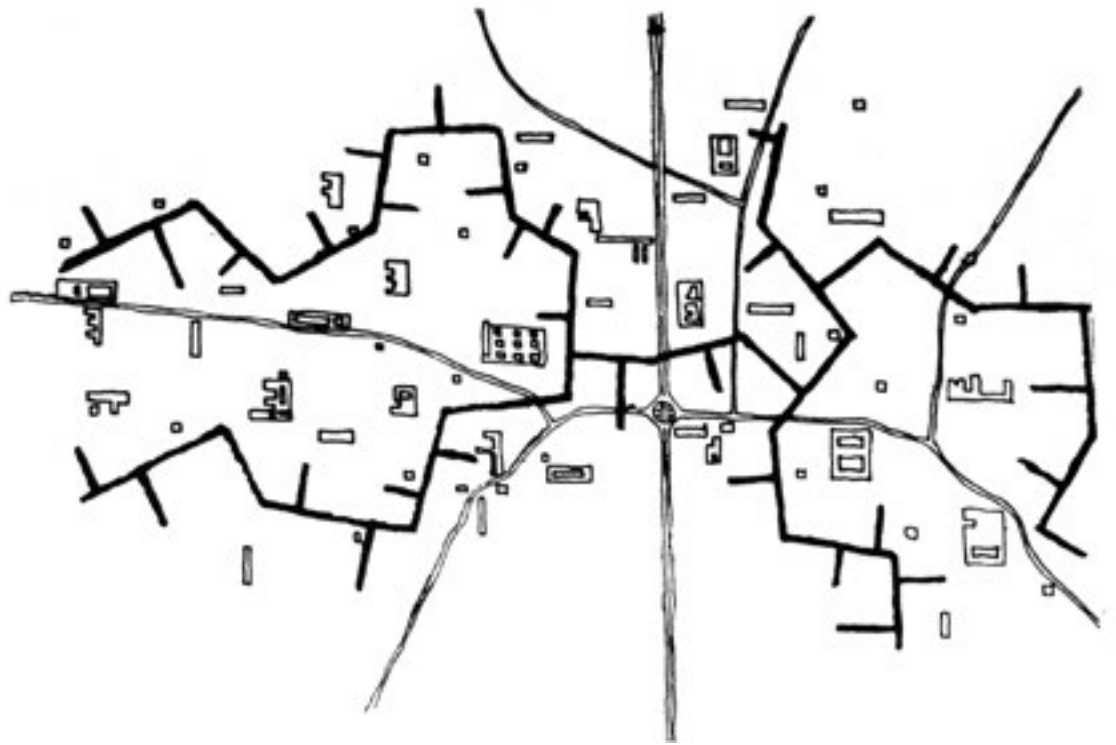
55 Cfr Reyner Banham, *The New Brutalism*, Reinhold, New York 1996, pp.70 e ss.

56 Ian Nairn e Gordon Cullen, *Outrage* in "Architectural Review", 1955, vol. 117, pp.363-454. Il numero è la risposta inglese all'articolo Man-Made America pubblicato su Architectural Review da Christopher Tunnard



fotografica, che racconta di una condizione di *Subtopia*<sup>57</sup> dilagante al nord del Regno Unito e si conclude con un appello *all’uomo della strada a guardare e ragionare perché il primo stadio verso il fare qualcosa è conoscere cosa è sbagliato*<sup>58</sup>; il secondo articolo “Counter-attack”<sup>59</sup> diviene la base del *visual planning*. Nel 1961 Cullen pubblica “*Townscape*”, libro-manifesto esito di un laboratorio collettivo più che un lavoro individuale, in cui vengono esplicitate e maggiormente argomentate le questioni sopracitate. La riflessione italiana rispetto al tema del *townscape* si sofferma sulla differenza tra il pittoresco e il funzionale<sup>60</sup>, attribuendo a quest’ultimo una tradizione che recupera le regole del buon costruire, riprende il legame tra morfologia e funzione e tra dimensione spaziale e scala umana. In particolare, le differenti visioni del dibattito italiano trovano una chiarificazione nel convegno dell’Inu *Il volto della città* del 1959, dove alcuni esponenti, tra cui Giuseppe Samonà e Ludovico Quaroni, denunciano la crisi dell’urbanistica come modello e spostano l’attenzione sul visibile per la costruzione di un nuovo ambiente urbano. La necessità emergente è quella di individuare nuovi strumenti che siano in grado di interpretare i cambiamenti della città e che pongano particolare attenzione all’ambiente fisico. Tra gli anni ‘60 e ‘70 emergono due chiare posizioni culturali: anti-strada e pro-strada. Se alla prima posizione troviamo Le Corbusier che elabora nel progetto per Chandigarh un piano per settori in cui applica la teoria delle *7 voies*<sup>61</sup>, una regola compositiva che si basa sostanzialmente sull’idea di strada chiusa legata principalmente al movimento in cui diversi livelli di intensità di traffico regolano l’accesso alle parti più interne dei settori urbani; nel secondo gruppo, gli Smithson con la ricerca “Streets in the Air”<sup>62</sup> attraverso il progetto per il Golden Lane tra il 1952-53, propongono e sperimentano una nuova idea di strada, non solo una organizzazione funzionale ma il luogo dell’interazione sociale e del vivere insieme. Gli stessi Smithson affermano che *le strade saranno luoghi e non corridoi o balconi, [...] le strade possono ospitare piccoli negozi, casse postali, chioschi telefonici, ecc. - il blocco piatto scompare e la vita verticale diventa realtà*.<sup>63</sup> In questa nuova visione la presenza dell’automobile è determinante e l’idea di mobilità si connette con quella di urbanità.

I progetti e le ricerche teoriche di De Carlo, Erskine, Blom, Kurokawa e altri presentano attinenze con



Il progetto per il Golden Lane di Peter e Alison Smithson parte dalla strada come un nuovo modo di pensare un grande edificio-infrastruttura. Questo progetto è connesso ad una ricerca più ampia “Street in the Air” in cui la strada non è solo uno strumento per l’organizzazione funzionale ma il luogo dell’interazione sociale e del vivere insieme. Peter Smithson, Progetto per Golden Lane – diagramma della struttura urbana in cui il progetto si intreccia con la viabilità e gli edifici esistenti, 1953. In Peter e Alison Smithson, *The Charged void*, 2005, p.27

57 Kenneth Browne, Gordon Cullen, Jim Richards e Ian Nairn fondano il fenomeno Subtopia nato dall’unione delle due parole Utopia e Suburbio (uno stato mediocre e intermedio, né città né campagna)

58 I. Nairn e G. Cullen, *op. cit.* (1955), p.393

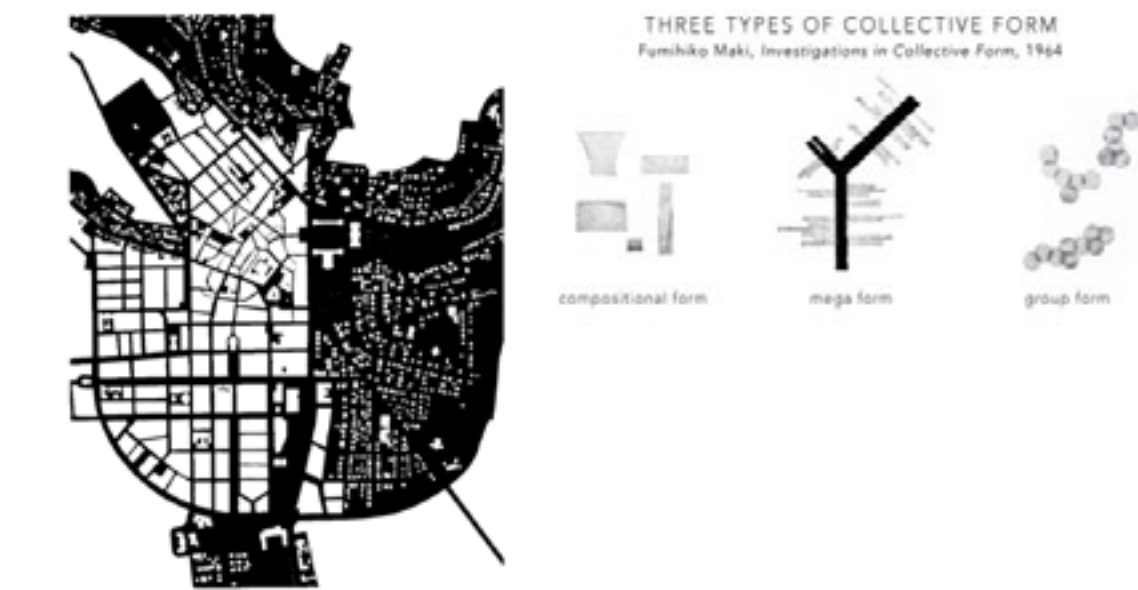
59 Ian Nairn e Gordon Cullen, *Counter-Attack* in “Architectural Review”, 1956, vol. 120

60 Paola Di Biagi, *I classici dell’urbanistica moderna*, Donzelli Editore, Roma, 2002

61 Le 7 vois di Le Corbusier sono: V1 Cross country; V2 Branch to city; V3 Sector dividers; V4 Sector connectors; V5 Local spines; V6 To buildings; V7 Pedestrians in Stephen Marshall, *Streets & Patterns*, Spon Press, Abingdon, Oxon 2005, p. 264

62 Cfr. Peter e Alison Smithson, *The Charged void*, Monacelli Press, New York, 2005

63 P. e A. Smithson, *op. cit.* (2005), p. 86 (tradotto dall’autore) *streets will be places and not corridors or balconies, [...] thoroughfares can house small shops, post-boxes, telephone kiosks, etc. – the flat block disappears and vertical living becomes a reality.*



Il rapporto figura sfondo è un tema ampiamente dibattuto e a cui faranno spesso ritorno Rowe e Koetter in *Collage City*. Diviene un dispositivo per spiegare e comparare la città antica con quella contemporanea, gli spazi aperti e chiusi ed esplicita la seguente condizione: quando tra lo spazio aperto e gli edifici vi è equilibrio significa che la rete spaziale opera correttamente; se, al contrario, il rapporto di pieni di vuoti è poco equilibrato il risultato è uno spazio perso. Wiesbaden, c. 1900, figure-ground plan. In Colin Rowe e Fred Koetter, *Collage city*, 1978, p.82

Maki reinterpreta il concetto dello spazio pubblico attraverso tre possibili composizioni che partono dal concepire il collegamento come un'azione che tiene insieme non solo gli spazi ma che crea anche quei legami per viverli. Fumihiko Maki, *Investigations in Collective Form*, A Special Publication, n.2, 1964

le posizioni di questo secondo gruppo.

Le automobili acquistano un nuovo ruolo nella costruzione della città e degli spazi pubblici e la strada, concepita come un canale, un flusso veloce, accoglie un numero minore di persone ormai relegate ai suoi margini. Le principali arterie urbane sono invase dalla loro presenza, in sosta o in moto, le automobili divengono le nuove protagoniste dello scenario cittadino. A queste condizioni della strada corrisponde un nuovo modo di rappresentazione: non più carte in cui si legge il rapporto tra pieni-vuoti o la composizione del costruito con gli spazi aperti, ma flussi, diagrammi e reti, che identificano luoghi sempre più astratti.

Un interessante lavoro che sintetizza alcune delle principali teorie urbane che hanno affrontato il tema dello spazio pubblico nel progetto per la città è quello di Roger Trancik alla fine degli anni '80. Questo contributo appare molto utile sia perché mostra come l'interpretazione dello spazio può assumere diverse accezioni nel progetto urbano, sia perché sottolinea come quest'ultimo sia determinato da un approccio complesso e non riducibile ad una unica visione. Nel suo libro del 1986 *"Finding Lost Space"* individua tre teorie (teoria della figura-sfondo, teoria del collegamento e teoria del luogo) che in diversi modi hanno interpretato lo spazio urbano e apportato rilevanti cambiamenti nei successivi modi di approcciare al progetto della città. Queste, partendo da riferimenti e contesti differenti, affrontano il tema della figura, della forma e dello spazio della città.

La teoria figura-sfondo, secondo Trancik, si basa essenzialmente sul rapporto di pieni e vuoti e prova a modificare la loro relazione aggiungendo, sottraendo o trasformando la geometria fisica degli elementi urbani. Queste manipolazioni mirano a stabilire delle forme di gerarchie spaziali. Il metodo di rappresentazione in grado di cogliere gli aspetti salienti si costituisce essenzialmente di grafici bidimensionali che astraggono e sintetizzano le componenti della struttura urbana<sup>64</sup>. Come scrive Trancik, il migliore esempio di rappresentazione di questa teoria è la mappa del duca di Nolli, non una semplice rappresentazione del rapporto tra lo spazio esterno ed interno della città, ma un ripensamento dello spazio civico costituito dallo spazio aperto e da alcuni interni emblematici, conferendo così maggiore consistenza allo spazio urbano.<sup>65</sup> In questa mappa, gli edifici divengono oggetti distinguibili proprio grazie alle strade e alle piazze che si dispongono tra la massa continua, ovvero quella che definisce lo spazio *tra* che Colin Rowe e Koetter chiamano il *poché* urbano<sup>66</sup>.

In questa teoria gli spazi aperti conferiscono contenuto simbolico alla città, definendo luoghi di aggregazione e transizione tra i domini pubblici e privati. Il rapporto pieno-vuoto si esplicita sia

<sup>64</sup> Roger Trancik, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986, p.97

<sup>65</sup> *ivi*, p.98

<sup>66</sup> È chiaro il riferimento a Colin Rowe che utilizza il termine *poché* in relazione al concetto di figura-sfondo del disegno urbano. In questo caso è considerato come un campo spaziale di solidi che articola la configurazione di vuoti esterni. In una definizione più generale il *poché* è definito da pareti, colonne e altri solidi di edifici, indicati in nero sulle piante architettoniche. Nello spazio esterno, invece, è la struttura di supporto, nel paesaggio spaziale, che si serve degli edifici e del vuoto che si forma tra di loro per la creazione di una sorta di impronta continua sul piano.

attraverso la differente conformazione del pattern urbano: *la struttura ortogonale / diagonale (la griglia modificata), organica casuale (generato dal terreno e le caratteristiche naturali) e concentrica nodale (forme lineari e avvolgenti con centri di attività)*;<sup>67</sup> che attraverso l'esplicitazione di alcuni elementi pieni: oggetti isolati, monumenti, blocchi urbani continui e ripetitivi, edifici che volutamente interrompono la cortina edilizia, e altri vuoti: spazio di ingresso, che stabilisce una particolare forma di transizione da un dominio privato a uno pubblico, gli spazi di pertinenza delle case, il sistema di strade e piazze che contengono le attività pubbliche della vita in città, parchi pubblici e giardini, vuoti urbani di più grandi dimensioni, e infine lo spazio aperto che è generato dai corsi d'acqua, fiumi, laghi e waterfront. La teoria figura-sfondo consiste quindi prevalentemente nella manipolazione e organizzazione dei pieni e dei vuoti: quando tra lo spazio aperto e gli edifici si ha una condizione di equilibrio, la rete spaziale tende ad operare correttamente; se, al contrario, il rapporto di pieni di vuoti è poco equilibrato il risultato è uno spazio perso.<sup>68</sup> La teoria del collegamento studia l'organizzazione di parti della città attraverso l'individuazione di strutture spaziali che collegano gli edifici agli spazi aperti. Roger Trancik individua in Fumihiko Maki il principale investigatore che nel suo trattato, *“Investigations into collective form”*, pone numerose questioni al fine di creare una teoria basata proprio sui legami spaziali. Maki considera il collegamento come la più importante caratteristica di uno spazio aperto: *Il collegamento è semplicemente la colla della città. È l'atto che unisce tutti gli strati dell'attività e la forma fisica che ne deriva nella città ... il progetto urbano è interessato alla questione di creare legami comprensibili tra cose discrete. Come corollario, si tratta di rendere comprensibile una entità estremamente grande articolando le sue parti.*<sup>69</sup> L'autore definisce tre differenti forme di spazio urbano: la forma compositiva, la megastruttura, e il gruppo di forme<sup>70</sup>. La prima è composta da edifici singoli che in una conformazione astratta sono disposti in un piano bidimensionale, il collegamento è in questo caso, implicito piuttosto che palese e la tensione reciproca che si genera tra i blocchi è il prodotto della loro posizione e delle forme degli oggetti stessi; la megastruttura prevede una condizione in cui i singoli componenti sono integrati in un più ampio sistema gerarchico, in un tempo indeterminato, e interconnesso: il collegamento è fisicamente imposto dalla struttura, costituita da uno spazio coperto e formalmente definito, risultando, quindi,



67 R. Trancik, *op. cit.*, p.101 (tradotto dall'autore) *the orthogonal/diagonal overlay (the modified grid), the random organic (generated by terrain and natural features), and the nodal concentric (linear and wrap-around forms with activity centers);*

68 *ivi*, p.106

69 Fumihiko Maki, *Investigations in Collective Form*. A Special Publication, n.2, Washington University School of Architecture, St. Louis 1964, p. 29 (tradotto dall'autore) *Linkage is simply the glue of the city. It is the act by which we unite all the layers of the activity and resulting physical form in the city... urban design is concerned with the question of making comprehensible links between discrete things. As a corollary, it is concerned with making an extremely large entity comprehensible by articulating its parts.*

70 R. Trancik, *op. cit.*, p.107

Lo spazio urbano è interpretato soprattutto come uno spazio per l'uomo, uno spazio abitato, ovvero un luogo. Il ruolo dell'architetto, quindi, non è semplicemente fare spazio ma creare un luogo attraverso una sintesi delle componenti dell'ambiente totale. Gordon Cullen, *Townscape studies*, 1961, pedestrian precinct

indifferente allo spazio esterno; il gruppo di forme è il risultato di un accumulo incrementale di elementi nello spazio ed è particolarmente tipico della struttura urbana di molti centri storici, il collegamento in questo ultimo caso, non è né implicito né imposto, ma è naturalmente parte integrante della struttura organica generativa. In tutti e tre i tipi formali, Maki sottolinea come il collegamento sia lo strumento di controllo per ordinare e disporre edifici e spazi nel progetto. La teoria del luogo, riproposta da Trancik, cerca invece di tenere insieme nel progetto dello spazio urbano le caratteristiche umane e culturali dello spazio fisico<sup>71</sup>. Lo spazio è, in questo caso, inteso come un vuoto limitato e propositivo che ha la caratteristica di collegare fisicamente le cose. Lo spazio diventa luogo solo quando in esso vengono riconosciuti e individuati contenuti culturali: ogni luogo è unico e assume il carattere del suo intorno. Questo carattere è composto sia di cose concrete che hanno una loro sostanza e forma che di associazioni culturali immateriali. Le persone che abitano uno spazio richiedono un sistema stabile in cui organizzare la propria vita sociale e la propria cultura. Questi bisogni sono costituiti sia dalle componenti fisiche dello spazio artificiale che da quelle emotive della sfera individuale e relazionale.

Definire il confine tra queste due sfere è, secondo Trancik, fondamentale. L'autore si rifà all'idea di "confine" espressa da Martin Heidegger, *un confine non è quello in cui qualcosa si ferma, ma come riconosciuto dai greci, il confine è ciò da cui qualcosa inizia*.<sup>72</sup> Il ruolo dell'architetto, quindi, non è semplicemente fare spazio ma creare un luogo attraverso una sintesi delle componenti dell'ambiente totale.

Trancik conclude che lo spazio contestuale è una condizione inclusiva e polivalente, che incorpora frammenti di manufatti del passato, le associazioni e gli eventi in una ricca e stratificata mescolanza. Le singole teorie sopra esposte hanno tutte al loro interno degli spunti interessanti che possono essere riproposti nel progetto urbano ma non è possibile, pensare ancora oggi, di poterle usare in maniera esclusiva.

Sul fronte italiano, il rilevante contributo di Aldo Rossi, Gianfranco Caniggia, Ludovico Quaroni, Saverio Muratori, Giuseppe Samonà, Vittorio Gregotti, Bernardo Secchi si è dimostrato necessario per dare struttura e sostanza alla disciplina architettonica e urbana che, attraverso il progetto, propone riflessioni sulla città nella sua totalità.

All'interno della disciplina esclusivamente architettonica, l'apporto di altri saperi scientifici (sociologia, antropologia, economia, geografia...) ha mutato il significato e l'approccio ad alcune questioni urbane. L'indagine sociologica parte da un'osservazione diretta dello spazio e delle azioni che in esso si manifestano e propone una integrazione tra dati raccolti sul campo e le riflessioni teoriche nel progetto fisico. Il lavoro svolto dall'antropologa americana Jane Jacobs apporta una modificazione sostanziale

al lavoro dell'architetto: la città è pensata per parti, caratterizzata da un *intricato ordine interno*.<sup>73</sup> La diversità, fisica e immateriale, pone dirette conseguenze sul modo di pensare e progettare la città, le teorie dello zoning cedono gradualmente il posto a nuovi approcci della pianificazione che cercano le unicità e le specificità delle città e del territorio.

Oltre al già citato contributo di Jane Jacobs che pone l'attenzione al significato della strada nella complessità della città contemporanea in termini di sicurezza e molteplicità di usi, vi sono altri sostanziali contributi come quello di Bernard Rudofsky con *"Streets for People"* che insieme agli scritti di Lynch iniziano ad enfatizzare il ruolo sociale e culturale della strada, Jan Gehl con la sua prima pubblicazione *"Life Between Buildings"* influenza in modo significativo e sensibile l'approccio e lo studio sulla forma e l'uso dello spazio pubblico, Christopher Alexander in *"A Pattern Language"* descrive la città in modo trasversale indagando tematiche e aspetti che investono diverse dimensioni: il metodo di Alexander appare efficace e immediato, attraverso l'individuazione di tre categorie *Towns – Buildings - Costructions*, focalizza quali sono le problematicità e indica le soluzioni per un nuovo disegno urbano. Da qui si susseguono numerosi studi empirici e teoretici che interessano la pianificazione, il paesaggio e l'architettura che culminano in importanti lavori sulla strada: *"On streets"* di Stephen Anderson, *"Livable Street"* di Donald Appleyard, *"Public Streets for Public Use"* di Anne Vernez Moudon, *"Great Streets"* di Allan Jacobs. Tutti questi contributi aiutano a ridefinire la strada come uno spazio pubblico necessario piuttosto che come canale di movimento. Importanti lavori hanno interessato altri aspetti della strada tra cui *"Images of the Street"* di Nicholas R. Fyfe, *"Streets and Shaping of Towns and Cities"* di Micheal Southworth e Eran Ben-Joseph, *Streets* di Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll e il più recente *Sidewalks* di Anastasia Loukaitou-Sideris e Renia Ehrenfeucht.

Questi studi aprono a maggiori specificazioni e diversificazioni sul tema della strada stimolando la necessità di individuare più accurate categorie di strade, a cui si rivolgono diversi contesti culturali e scientifici (trasporto, pianificazione, urbanistica, architettura)<sup>74</sup>. Tra queste si riportano quelle che si differenziano per il tipo di percorrenza, le caratteristiche tecniche e funzionali (autostrade, strade extraurbane, urbane, locali); per il demanio proprietario (strade statali, regionali, provinciali, comunali, vicinali); per l'utilizzo (residenziali, commerciali, industriali); e per la morfologia (rettilinee, curve, delimitate da cortine continue o da edifici isolati, sopraelevate o sotterranee, strade urbane, highway, boulevard, viale, vicolo, corso, calle...).

Questa attenta specificazione che indica diversi tipi di strade, ha indotto, spesso, a specialismi che provano a risolvere problemi peculiari e contingenti. Questo conduce alla situazione che sta dilagando in numerose città europee e si traduce nella mancanza di una visione generale molte volte dovuta all'incapacità, o non volontà, di leggere il contesto e individuare possibili prospettive future.

<sup>71</sup> *ivi*, p.112

<sup>72</sup> Martin Heidegger, *Poetry, Language, Thought*, Albert Hofstadter, New York 1971

<sup>73</sup> J. Jacobs, *op. cit.*, p. 160

<sup>74</sup> Un interessante lavoro basato proprio sulla categorizzazione delle strade è quello di Stephen Marshall Cfr. S. Marshall, *op. cit.* (2005)

Numerose figure – tecnici, amministratori, trasportisti, ingegneri, architetti, paesaggisti, archeologi, sociologi, artisti – hanno posto l’attenzione ai differenti tipi di strade, proponendo per ognuna di esse soluzioni specifiche.

Gli studi e le ricerche, brevemente descritte, sulla strada hanno condotto a diverse riflessioni teoriche che sono state tradotte nel progetto di architettura con diversi metodi: nei numerosi progetti urbani, sviluppati nel Novecento, la strada è stata a volte inclusa e altre esclusa dalle riflessioni teoriche e pratiche, traducendosi in forme progettuali estremante diverse, dal Movimento Moderno agli Smithson, da Gregotti a Kahn.

Lo spazio della strada è un elemento complesso e denso, a cui negli ultimi anni si è posta una minore attenzione specialmente sulle sue componenti fisiche e immateriali. Ripercorrendo i tratti salienti della sua complessa evoluzione è possibile individuare alcune definizioni: la strada è traccia, ovvero elemento fondante dei primi insediamenti; la strada è il vuoto, lo spazio tra gli edifici; la strada è limite che separa il dentro e il fuori; la strada è la scena urbana; la strada è un luogo sociale e un’arena di conflitto; la strada è comunicazione: elemento comunicativo e veicolo di comunicazione; la strada è spazio pubblico. Queste sono solo alcune delle possibili definizioni che è possibile stralciare dal complesso dibattito architettonico sviluppato nella seconda metà del Novecento, ma sono state quelle necessarie a tracciare un diagramma della sua evoluzione non tanto storica quanto dei significati che ha assunto rispetto alle condizioni che hanno inevitabilmente alterato il suo rapporto con gli altri elementi urbani, sociali, culturali e umani. L’obiettivo di questa operazione non è quello di definire un atlante, una raccolta esaustiva, ma piuttosto provare a comprendere *l’evoluzione biologica* di questo complesso organismo urbano.

## La strada come traccia fondante

*“Le strade esistono dalla prima apparizione dell’uomo sulla terra: la prima strada costruita in pietra calcarea e sollevata da terra apparve a Khirokitia (attuale Cipro) circa 8000 anni fa. Il primo marciapiede come spazio dedicato ai pedoni e come elemento urbano venne costruito a Kültepe in Asia Minore circa 4000 anni fa.”*

Spiro K. Kostof, 1992

I primi segni della potenza insita nella traccia fondativa della strada, emerge migliaia di anni fa e Spiro Kostof ne sottolinea il suo ruolo come l’origine dei luoghi abitati dall’uomo. Questo concetto resiste nel tempo e nello spazio e all’inizio del Novecento alcuni studiosi e teorici della storia, della teoria urbana e della geografia, avviano riflessioni sulla strada intesa come traccia fondante della città, dato permanente. Alcuni di questi concetti, già presenti in alcuni trattati<sup>75</sup> dell’età classica e in simboli di antiche civiltà, sono stati ripresi e esplorati da Joseph Rykwert, che propone considerevoli suggerimenti e riflessioni.

L’idea di strada come traccia, struttura primaria, ha il suo fondamento nel suolo urbano, ovvero *dato naturale e opera civile*<sup>76</sup>, a cui è legata la vita e la composizione della città. All’inizio del Novecento, Marcel Poëte nella sua opera *“Introduction à l’Urbanisme”*, specifica che i due elementi che consentono la nascita della città sono la posizione e il comprensorio geografico, entrambi si esplicitano nella via, *l’elemento attivo per eccellenza*<sup>77</sup>. Inoltre, sottolinea come *Associare il destino delle città alle vie di comunicazione è quindi una regola fondamentale di metodo. Questo destino può risultare da una carta delle vie che l’ambiente geografico condiziona e determina, vie tracciate inizialmente dalla natura, sulle quali l’uomo a sua volta segna la propria impronta.*<sup>78</sup>

La traccia, che sottende, simbolicamente e fisicamente la strada, la si ritrova nell’idea di permanenza del piano, che è la base della lezione del Poëte che influenzerà anche l’analisi del Levadan che interpreta

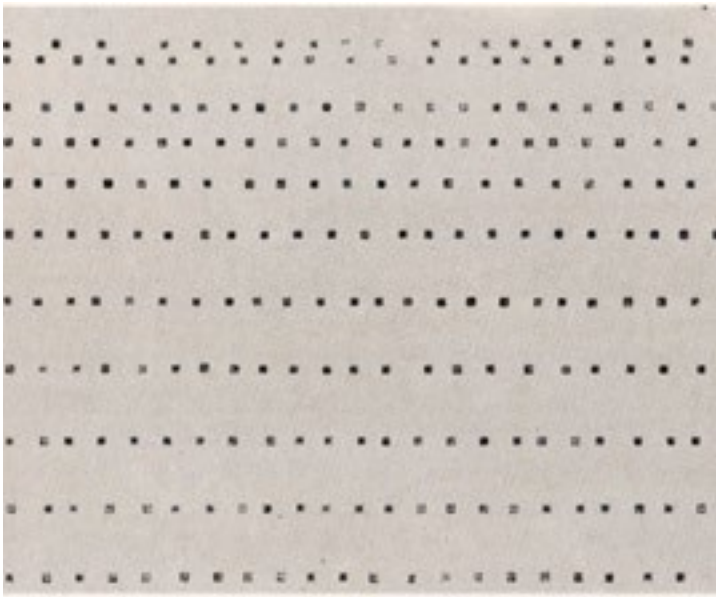
<sup>75</sup> Cfr. Strabone *Geografia*, (circa 64 a.C. - 19 d.C.)

<sup>76</sup> Cfr. Aldo Rossi, *L’architettura della città*, Città Studi Edizioni, Milano 1966, p. 42

<sup>77</sup> M. Poëte, *op. cit.*, p. 57

<sup>78</sup> *ibidem*





Il segno della strada emerge già dalla fondazione dei primi insediamenti abitativi. Una serie di elementi sottolineano un segno, una traccia che si tramuta in allineamento evocando un richiamo simbolico e primordiale. Carnac, Bretagna. Dolmen e menhir; Carnac, mappa degli allineamenti secondo la Sauvagère, 1974. In Anderson S. (a cura di), *Strade*, pp.28-29

*la persistenza come la generatrice del piano.*<sup>79</sup> Questi studi attribuiscono alla strada un ruolo necessario per il sostentamento e la crescita della città: *La città nasce in un dato luogo ma è la strada che la mantiene viva.*<sup>80</sup>

Aldo Rossi riprendo Poëte scrive: *Le città permangono sui loro assi di sviluppo, mantengono la posizione dei loro tracciati, crescono secondo la direzione e con il significato di fatti più antichi, [...], a volte questi fatti permangono essi stessi, a volte si spengono; resta allora la permanenza della forma, dei segni fisici, del locus. La permanenza più significativa è data quindi dalle strade e dal piano; il piano permane sotto elevazioni diverse, si differenzia nelle attribuzioni, spesso si deforma ma in sostanza non si sposta.*<sup>81</sup>

Continui cambiamenti, alterazioni, manomissioni interessano la struttura urbana, ma il piano permane e continua a leggersi nelle successive stratificazioni. Le permanenze che la storia della città tramanda devono esse considerate, in accordo con Rossi, come *un passato che sperimentiamo ancora.*<sup>82</sup> Questa forma di sperimentazione si esplicita nella strada, tracciato della città storica, che *ha una funzione dominante all’inizio e durante tutto il corso della vita della città.*<sup>83</sup>

Nella raccolta “*On Streets*” condotta da Anderson negli anni ’70, Czarnowski, appartenente al gruppo del MIT di Boston, riconosce gli elementi permanenti – fisici e sociali - della struttura urbana che rimandano al concetto di permanenza elaborato dal Poëte : *La strada, che nella storia della città è definita come ambiente di vita, è dotata di una permanenza che sopravvive alla evoluzione concreta della città e persino alla sua distruzione, la strada è caratterizzata da un processo di cambiamento continuo che si modifica ma permane nel continuo processo di trasformazione e ricostruzione in senso fisico e spaziale.*<sup>84</sup>

Questo segno permanente della città è indagato, ancor prima, dal teorico Joseph Rykwert, che, come è stato precedentemente accennato, lo associa ad un antico simbolo geroglifico egiziano. L’atto fondante della città è *trascritto come “nywt”.* Questo geroglifico, *una croce racchiusa in un cerchio, allude a due tra le più semplici e durevoli immagini urbane. Il cerchio è costituito da un’unica linea ininterrotta: allude a uno spazio racchiuso, a una cinta muraria o alla piazza di una città; all’interno di tale spazio si dispiega la vita. [...] Le linee incrociate rappresentano un modo elementare di tracciare le strade entro il limite, intersecandole a formare una griglia.*<sup>85</sup> Questo apparentemente semplicistico modo di rappresentare il tracciato viario verrà tradotto negli schemi ortogonali delle città di fondazione greca e romana. Il regolare tracciato viario assume presto la sembianza di una *griglia*, antefatto per la composizione di uno spazio urbano delimitato e protetto. La griglia delle antiche città è costituita da un sistema ortogonale di strade principali, i decumani, e

79 A. Rossi, *op. cit.* (1966), p. 42

80 M. Poëte, *op. cit.*, p. 57

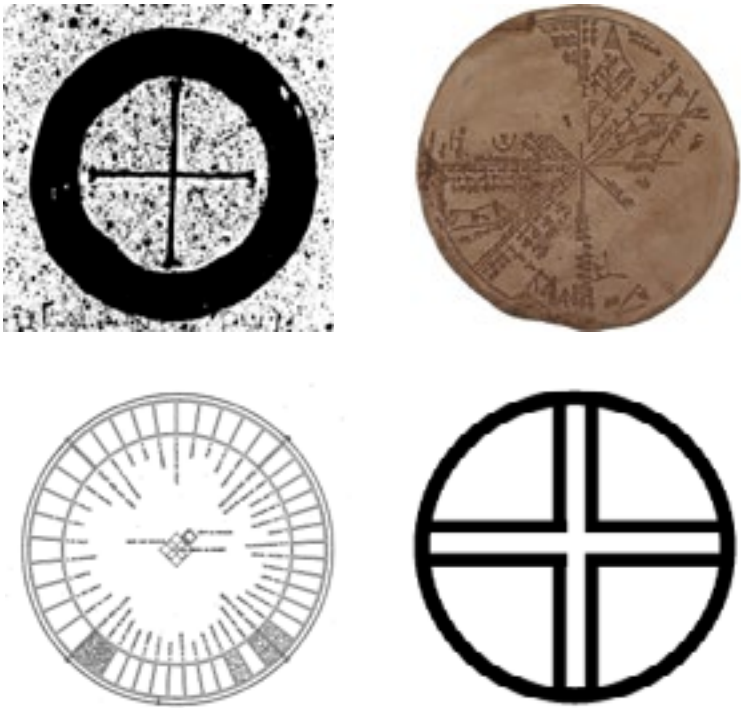
81 A. Rossi, *op. cit.* (1966), p. 52

82 *ibidem*

83 M. Poëte, *op. cit.*, p. 39

84 T. V. Czarnowski, *La strada come prodotto destinato alle comunicazioni*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.230

85 Richard Sennett, *The conscience of the eye*, New York 1990, trad. it. *La coscienza dell’occhio. Progetto e vita sociale nella città*, Feltrinelli, Milano 1992, p. 58-59



La strada come traccia fondante delle città è presente già nell’antico simbolo geroglifico, che viene poi declinato in diverse rappresentazioni in cui il tema degli assi come elementi che segnano il principio vengono designati sia nella tavoletta sumera che rappresenta il planisfero, che nelle piante di antiche città. Questo simbolo – una croce contenuta in un cerchio – è stata studiata a partire dagli anni ’70 da numerosi studiosi che ne hanno dato differenti definizioni grafiche e simboliche. Antico simbolo geroglifico “nywt”; tavoletta sumera rappresentante il planisfero; Baghdad, terza capitale dell’Impero Arabo fondata dal califfo al-Mansur nel 762 a.C.; Il simbolo nywt interpretato da Castagnoli nel 1971 in *Orthogonal town planning in antiquity*, MIT Press, Cambridge, MA.

secondarie, i cardini. All’interno di questa chiara definizione geometrica, un’eccezione rompe il rigido ordine stradale: il *forum*, la piazza, luogo di aggregazione e di discussione della *polis*. La composizione della città avveniva attraverso l’orientamento che determinava le principali direttrici del tracciato urbano ed erano fatte coincidere con la direzione del percorso solare e con quella perpendicolare a questa dell’asse terrestre, come scrive Quaroni, *Su queste basi sorge la costruzione della città: volumi bassi e distesi, alti e slanciati, cubi, cilindri, prismi e sfere ne determinano la plastica, per la composizione delle visuali interne ed esterne. Al lirismo dei volumi si aggiunge la ricchezza della decorazione e la cornice della natura: l’aspetto della città è completo. Dall’ordinamento planimetrico, preordinato, astratto, direttivo, si passa alla realtà dell’architettura nel tempo e nello spazio.*<sup>86</sup>

La griglia è lo schema viario che ripetutamente viene proposto sia per le città di nuova fondazione che quelle ricostruite a seguito di incendi o eventi catastrofici. Pur modificandosi nella forma dei lotti e nella proporzione tra la sezione trasversale delle strade e l’altezza degli edifici, questo schema prova a definire un ordine geometrico fisico e spaziale. Essa ha assunto di volta in volta significati diversi: da uno *schema emotivamente pregnante*<sup>87</sup> dei romani si è giunti ad un’interpretazione molto più materialistica e legata a una massimizzazione di utilizzo del suolo, è chiaro il riferimento alla fondazione di Manhattan avvenuta nel 1811. Ludovico Quaroni riconosce in questo insediamento solo un *piano stradale, e lasciava piena libertà di utilizzare i lotti come meglio conveniva: il risultato di questo particolare mezzo di controllo della “forma” nella città, è in un caso tanto fortunato da costituire l’eccezione che conferma la regola, la travolgente bellezza spontanea di New York.*<sup>88</sup>

Ma nella maggior parte dei casi la griglia è ridotta al *puro gridiron, alla pura idea della scacchiera, della grata. L’idea di forma ridotta di nuovo, come in epoca romana, all’idea di ordine nel senso più elementare della parola, si prestava bene per procedere rapidamente alla distribuzione delle terre ai colonizzatori del Nuovo Mondo, per tracciare le strade degli abitati di nuova fondazione, per dare con un segno frettoloso ma sicuro l’immagine dell’uguaglianza e dell’unità di tutti i cittadini.*<sup>89</sup>

La strada che si tramuta in una griglia regolare che origina e regola la nascita della città è una condizione tipica delle città di fondazione greca come Napoli, Siracusa, ma anche la città portuale del Pireo e Smirne e quelle di fondazione romana basate sul *castrum*, come Lucca, Firenze, Torino, Colonia, Saragozza. In molte di queste città lo schema ortogonale è ancora oggi chiaramente leggibile e diviene una condizione che ha influenzato il carattere urbano e lo spazio pubblico. Questo stesso schema ortogonale, apparentemente semplice nella distribuzione dello spazio, viene riproposto nella fondazione in alcune città nell’Ottocento, che oltre alla già citata New York, la scacchiera urbana assume forme e significati differenti nel piano di Ildefonso Cerdà del 1854 per Barcellona e lo

86 L. Quaroni, *op. cit.* (1981), p. 20

87 R. Sennett, *op. cit.* (1990), p. 59

88 L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 218

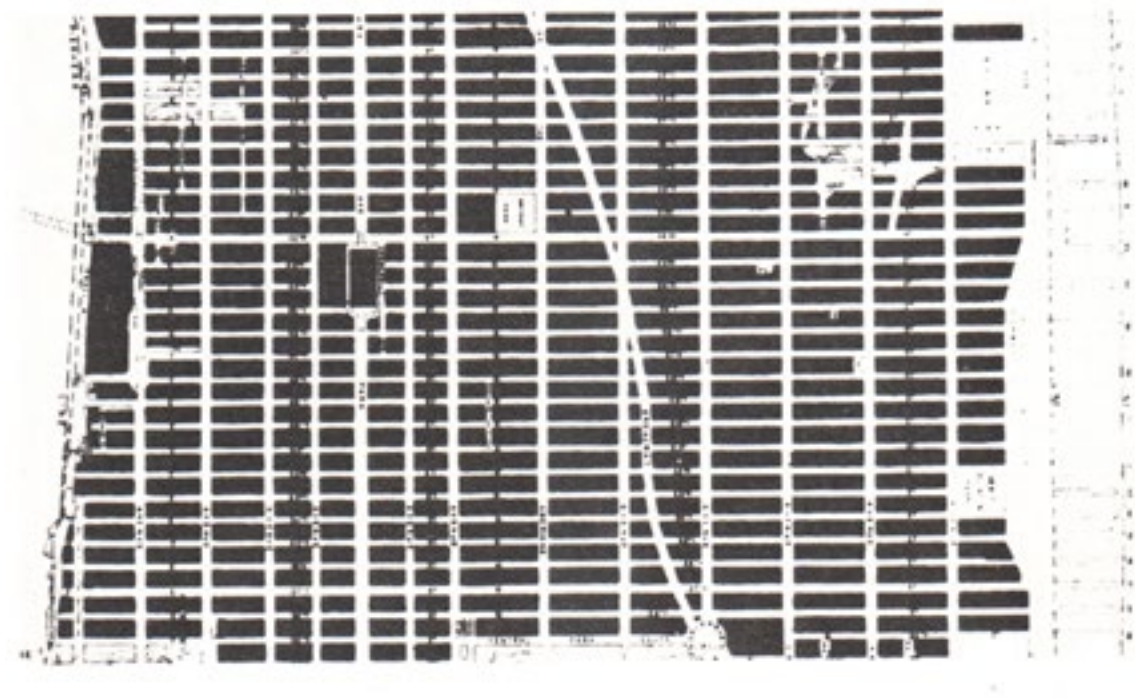
89 *ibidem*



scenografico piano elaborato da Daniel H. Burnham e Edward H. Bennet per Chicago del 1909. La griglia si presta quindi a rappresentare nuove forme di vita sociale e politica, che, in alcuni casi, si distanziano e si differenziano dal senso di *civitas* che legava l'*urbe* ai cittadini e spesso è usata solo per le sue potenzialità fisiche che consentono una massimizzazione del suolo. La conseguenza di questo processo è la scomparsa di spazi pubblici (*il forum*) con conseguenze sulla riconoscibilità e l'uso degli spazi civici. Nelle situazioni più estreme, si traduce nella *neutralizzazione propria della struttura urbana a griglia*<sup>90</sup>; le città perdono la loro consistenza e la loro individualità, assumono nuove configurazioni sociali e fisiche che si identificano con la condizione socio-antropologia dell'uomo del tempo, le *città concepite come una mappa di rettangoli di territorio senza limiti*.<sup>91</sup>

In sintesi, la strada in quanto dato permanente si identifica come la traccia che sottende la fondazione di un luogo, quel segno, o meglio quel solco del suolo che resiste alla trasformazioni sostanziali che interessano la città. In realtà, è essa stessa continua trasformazione: la strada persiste nella sua struttura, ma continua a evolvere nei suoi elementi, negli edifici e in tutti quegli oggetti che la compongono.

La strada come dato permanente è chiaramente visibile nelle città che conservano un tessuto antico, questa caratteristica va aldilà del tempo, e lo si avverte anche in quelle parti di città di nuova fondazione che dalla strada partono e che a lei si riferiscono, continuamente.



Il concetto di griglia viene applicato a numerose città di nuova fondazione, il caso di New York è particolarmente significativo, la griglia pur riproponendo una lottizzazione che indistintamente si ripete, crea, come scrive Quaroni, un'eccezione che conferma la regola che si esplica in quella *travolgente bellezza spontanea*. New York City, 34° strada fino a Central Park (William Ellis). In Anderson S. (a cura di), *Strade*, p.135

90 R. Sennett, *op. cit.* (1990), p. 215

91 *ivi*, p. 61

La strada come vuoto/la strada come *poché*

*“La matrice della città si è trasformata da un pieno continuo a un vuoto continuo.”*

Colin Rowe e Fred Koetter, 1978

La strada urbana è identificata con lo spazio vuoto delimitato dagli edifici. Questo vuoto assume forme e sagome diverse, che variano a seconda di parametri fisici, distanze, rapporti, conformazione degli edifici e strutture delle cortine edilizie. Esso si identifica essenzialmente come uno spazio di separazione, uno spazio che misura la distanza tra i due opposti fronti e la struttura della sezione longitudinale della strada.

La relazione tra lo spazio aperto e il tessuto costruito è uno degli aspetti che caratterizza la strada, ovvero quello capace di far percepire e riconoscere questo vuoto come denso e consistente o come uno spazio fluido e discontinuo.

Diversi autori hanno riconosciuto questo vuoto urbano come un interessante campo da indagare ed esplorare per provare non solo a conoscere meglio il tessuto urbano ma anche per dare una nuova chiave di lettura degli spazi della città.

Il vuoto è il luogo dell'accadimento in cui diverse forze si oppongono e generano condizioni di spazio e di azioni, è la matrice e ciò che precede la creazione e diventa la principale materia che modella lo spazio. Il tema del vuoto è stato trattato, con differenti accezioni e significati, dal pensiero filosofico, teologico, e scientifico intrecciandosi in una fitta trama di concetti che interessano diverse discipline (geografia, filosofia, fisica, architettura). Nel campo dell'arte, in cui la sensibilità dell'artista anticipa e modifica il modo di concepire lo stesso elemento in architettura, è interpretato come una presenza attiva. In particolare, l'artista spagnolo Eduardo Chillida scrive: *lo spazio potrei compararlo con l'alito che fa piegare e volgere le forme, che apre in esse lo spazio della visione. Per me non si tratta di qualcosa di astratto, ma di una realtà corporea quanto quella del volume che lo contiene.*<sup>92</sup>

Peter e Alison Smithson definiscono *“charge void”* quel vuoto che riassume una serie di spazi che modellano le attività tra gli edifici della città. Questo spazio è riferito a relazioni complesse che tengono insieme la configurazione fisica dello spazio e le attività degli utenti: *Charged void “describe”*

<sup>92</sup> Eduardo Chillida, citato da K. de Baranano in *Geometria y tacto. La escultura de Eduardo Chillida*, in AA.VV., *Chillida 1948-1998* Aldeasa, Madrid, 2000



La modalità di rappresentare la città proposta dal Nolli ha indotto una sostanziale modifica culturale: una nuova concezione della città e una diversa interpretazione, più critica, dello spazio pubblico. In questo disegno si ha un radicale ribaltamento del pieno e del vuoto. Il vuoto è interpretato non solo come lo spazio aperto, ma come un elemento positivo a cui porre interesse e da cui partire per un ripensamento della città. Giovanni Battista Nolli Nuova Topografia di Roma, 1748, stralcio

*la capacità dell'architettura di caricare lo spazio attorno ad essa con energia, che si può unire con altre energie, definire la natura di cose che potrebbero venire, anticipare gli avvenimenti ... una capacità che possiamo sentire e agire, ma non può necessariamente descrivere o registrare.*<sup>93</sup>

Il vuoto urbano ha mutato nel tempo il suo significato e la sua rappresentazione: la pianta del Nolli rappresenta un disegno del vuoto controllato intagliato all'interno della struttura urbana; il Movimento Moderno propone il concetto di tabula rasa dove lo spazio vuoto è controllato dall'architetto e segnato dalle grandi vie di trasporto come le imponenti autostrade, un esempio è il Plan Voisin di Parigi o Plan Obus di Le Corbusier; tra gli anni '60 e '70 il gruppo britannico Archigram e quello italiano di Superstudio propongono una neutralizzazione e completa artificializzazione dello spazio vuoto, mentre Colin Rowe, come precedentemente descritto, propone un nuovo ragionamento sul rapporto vuoto/pieno; fino alle estreme e ciniche riflessioni di Rem Koolhaas che nella città contemporanea individua il vuoto come Junkspace, uno spazio saturo dove le tensioni e le relazioni sono morte.

In particolare, sono state confrontate due posizioni che partono da alcune considerazioni comuni e giungono ad interessanti riflessioni: William C. Ellis, del gruppo del MIT di Boston, avvia una ricerca che indaga lo studio della struttura spaziale della strada e della sua evoluzione e Colin Rowe e Fred Koetter che con l'opera *"Collage City"* hanno provato a dare una critica interpretazioni delle forme urbane. La radice comune delle ricerche è la costante comparazione e indagine tra la città antica e quella contemporanea con l'intento di tracciare quali sono le differenze che il vuoto ha assunto nella conformazione degli spazi in funzione all'evoluzione della forma urbana.

William C. Ellis, studiando e confrontando la struttura urbana del passato e quella contemporanea, individua due categorie di città che riflettono la variazione del modo di costruire e pensare lo spazio: la città dei vuoti e la città dei pieni. *La città tradizionale, una struttura di vuoti, ha come prodotto una strada pura e semplice la cui caratteristica spaziale si ritiene sia il volume. È creata e risponde alle caratteristiche delle superfici verticali dei muri che la circondano da ambo le parti.*<sup>94</sup> Nella città dei vuoti gli edifici e le strade sono in una relazione univoca in cui si definiscono vicendevolmente.

Il percorso urbano della città storica, costituito dal piano stradale, il marciapiede e gli edifici, assume un forte significato urbano proprio per l'unicità spaziale e volumetrica che di volta in volta si costituisce con gli elementi che compongono la strada. Alla città dei vuoti si contrappone la città contemporanea che Ellis interpreta *come una struttura di pieni, dà la rappresentazione di una strada elementare con poche caratteristiche di percezione di volume: il percorso urbano come strada. Lo spazio tra le*

93 P. e A. Smithson, *op. cit.* (2005), Intention (tradotto dall'autore) *The charged void* "describes "architecture's capacity to charge the space around it with energy, which can join up with other energies, define the nature of things that might come, anticipate happenings... a capacity we can feel and act on, but cannot necessarily describe or record.

94 W. C. Ellis, *La struttura spaziale delle strade*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.130



William Ellis propone una riflessione sul rapporto pieno-vuoto tra le città del passato e quelle di nuova edificazione. Le città vengono lette e interpretate a partire dallo spazio vuoto, mente nelle città antiche, come Martina Franca in Puglia, la strada definisce e dà consistenza ai pieni; in quelle contemporanee, come Finchingfield, la strada è un elemento continuo a cui alcuni elementi pieni si aggrappano per acquisire significato. Martina Franca, Puglia, Italia, 1927; Finchingfield, Essex. In Anderson S. (a cura di), *Strade*, pp. 128-129

costruzioni non è né oggetto né residuo, ma piuttosto è parte di una continuità.<sup>95</sup>

Colin Rowe e Fred Koetter elaborano una critica e attenta lettura dello spazio della città consolidata in contrapposizione a quella moderna: la città storica è un modello urbano che produce spazi, mentre quella contemporanea produce oggetti. In questa riflessione analizzano il rapporto tra la figura e lo sfondo che viene relazionato alla presenza del *poché*. *Il poche, inteso come il segno lasciato sulla pianta dalla struttura tradizionale, funge da separazione fra gli spazi principali dell'edificio, se è una matrice solida che inquadra una quantità di eventi spaziali maggiori, non è difficile riconoscere che il poche riguarda anche il contesto nel senso che, dato che dipende da una campo percettivo, l'edificio stesso può diventare un tipo di poche, un solido che per certi scopi facilita la lettura degli spazi adiacenti.*<sup>96</sup>

Attraverso il *poché* è possibile avviare una lettura dello spazio della città consolidata che si dispiega attraverso una sequenza di meccanismi che danno forza e significato allo spazio interstiziale generato tra i differenti oggetti urbani. Da questa analisi interpretativa del *poché* è possibile individuare la sequenza pieni/vuoti che si pone in rapporto diretto con il contesto, stabilendone un inscindibile legame.

Il significato architettonico e urbano del *poché* è evoluto nel tempo, slegandosi dalla lettura spaziale e figurativa propria delle città storiche consolidate, e si è adattato agli spazi incompleti della città contemporanea.<sup>97</sup>

La strada, mentre nella città antiche, in particolare quelle medioevali era il vuoto urbano definito dagli edifici, stratificazioni di esperienze e di supporto alle azioni dell'uomo, come la descrive Jan Gehl, *uno strumento forgiato all'uso*<sup>98</sup> i cui spazi sono parte di una continuità, definita dalle superfici verticali e orizzontali degli elementi costruiti; nella contemporaneità assume la funzione di un sistema continuo portatore di traffico, luogo fisico in cui la figura dell'uomo e i suoi usi sembrano dissolversi, la relazione con gli edifici diventa sempre meno chiara e significativa.

Allan Jacobs suggerisce un evidente esempio di come il rapporto e il significato tra la consistenza dei pieni e dei vuoti sia cambiato nelle città nuove o nelle nuove parti di città, non tanto in termini quantitativi quando proporzionali, armonici che sembrano influenzare la qualità delle strade che costituiscono il nuovo spazio urbano nelle città. In particolare, il confronto del pattern urbano della parte antica di Bologna con quella di più recente edificazione, il Paseo de Gracia di Barcellona con la Ramblas, Myfair di Londra con la City, sono alcuni esempi che mostrano in maniera evidente la modificazione della dimensione del vuoto in rapporto con il pieno, in alcuni casi la rigidità della struttura, spesso ripetitiva delle nuove parti urbane, sembra ledere la capacità di fare spazio degli articolati tessuti più antichi.

95 W. C. Ellis, *La struttura spaziale delle strade*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.130

96 C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, pag. 130 in Chiara Toscani, *L'invariante architettonico e urbano*, Maggioli Editore, 2011, p.60

97 Cfr. Chiara Toscani, *L'invariante architettonico e urbano del poche*, Maggioli Editore, Rimini, 2011

98 J. Gehl, *op. cit.* (1987), p.45

Ancora un esempio che chiarifica la modificazione del concetto del vuoto è fornita dalla comparazione tra la struttura medioevale di Martina Franca in Puglia con il villaggio Finchingfield della contea di Essex, in cui il rapporto tra la città dei vuoti e quella dei pieni, definito da Ellis, identifica il nuovo significato che la strada assume. Questa condizione non è dovuta solo per l'articolata struttura tipica delle città medievali, in cui la trama frastagliata sembra richiamare il concetto di una struttura chiusa e compatta, ma piuttosto a quel ripensamento dimensionale e sostanziale che emerge anche dalla lettura di Jacobs. Infatti, confrontando il settore centrale di Torino, costituito da una regolare struttura ortogonale, con il Plan Voisin del 1925 di Le Corbusier, è evidente come la modificazione del rapporto tra le parti e il ruolo che il pieno assume nella definizione del vuoto cede il posto ad un vuoto autonomo.

Questi esempi mostrano come sia sostanzialmente cambiato il significato che il vuoto della strada ha assunto per la città e per la definizione dei suoi spazi: il vuoto non è definito dal pieno ma è esso stesso struttura in grado di plasmare e creare spazi della città.

L'importanza di considerare la strada come una struttura di vuoti è quello di riconoscere la sua complessità spaziale, ovvero di identificare quegli spazi definiti da una relazione che connette il piano verticale a quello orizzontale. Nella città consolidata, questa condizione è chiaramente evidente e si manifesta anche attraverso il principio di urbanità riconoscibile nel rapporto tra spazio aperto e tessuto costruito. Al contrario, la città contemporanea è rappresentata da una sequenza di oggetti privi di un legame: gli elementi di connessione non riescono più a definire un principio insediativo e questo produce accumulazione e frammentazione.



Colin Rowe e Fred Koetter affrontano il tema “figura-sfondo” partendo dall’analisi dell’*urban poche*, che si identifica proprio come quel segno nero che si evince dalla struttura urbana. In particolare, questo segno si è ribaltato nella città contemporanea, in cui non si riconosce più nell’alternanza dei pieni e dei vuoti, ovvero in una sequenza di spazi, ma piuttosto in uno spazio che contiene oggetti. Rapporto figura sfondo tra il progetto per Saint Dié di Le Corbusier e uno stralcio della piante di Parma. In Colin Rowe e Fred Koetter in *Collage city*, pp.62-63

La strada come teatro urbano

La strada assume la “*forma di teatro spontaneo [...] dove il movimento ha luogo, l’interazione senza la quale la vita urbana non esisterebbe.*”

Henry Lefebvre, 1974

Il Cinquecento è un secolo cruciale per l’evoluzione urbana: numerosi elementi disegnano le prime architetture della città, grandiose trasformazioni, ad opera di singoli illuminati, cambiano il volto delle intime ed introverse città Medioevali, le strade divengono un *nuovo strumento organizzativo*<sup>99</sup>. Interi pezzi di città vengono disegnati seguendo un nuovo ordine al fine di definire l’aspetto di una città moderna, rinata. Ne sono un esempio Via Sistina e Via San Giovanni in Laterano<sup>100</sup> a Roma, Strada Nuova<sup>101</sup> a Genova, pezzi di città costruiti come manifestazione di *un’opera d’arte, concepita, vista e realizzata come un tutto unico*.<sup>102</sup> Lo stesso Poëte riconosce che *nel Cinquecento la strada ha cominciato ad assumere il suo aspetto moderno*<sup>103</sup> divenendo così elemento della scena urbana.

99 Graham Shane, “Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi”, in Lotus International n.24, 1979

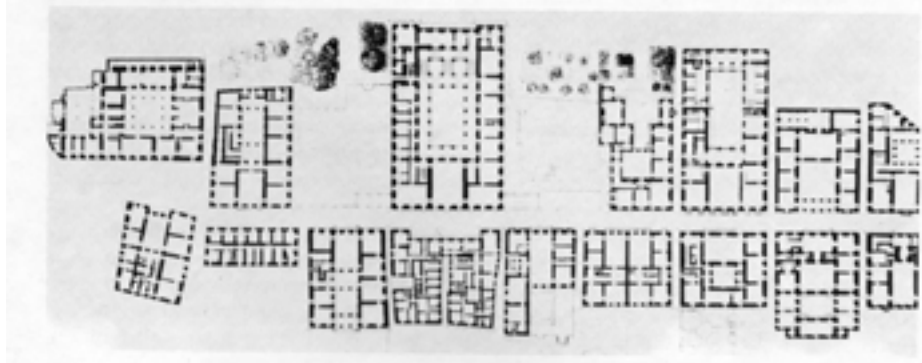
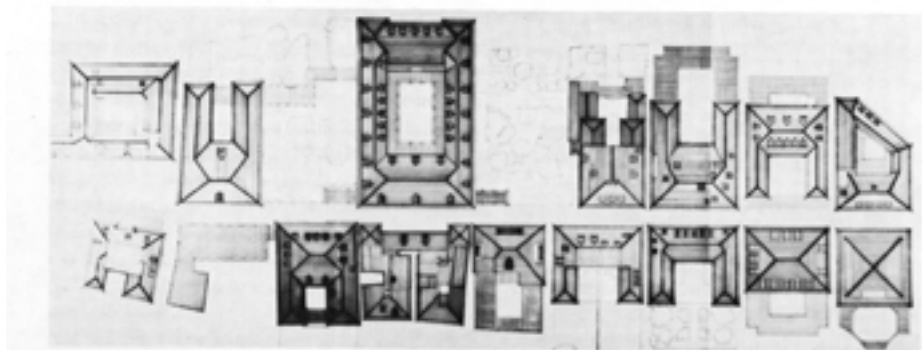
100 Via Sistina e Via San Giovanni in Laterano segnano la grande trasformazione urbana della città di Roma ad opera del Papa Sisto V che insieme a Domenico Fontana crea un nuovo sistema di assi viari per collegare fra loro le principali basiliche della città.

101 Strada Nuova nasce nel 1550 e rappresenta il modello di identità sociale ed economica che ha inaugurato l’architettura urbana di età moderna in Europa. The simple geometry of the straight street appealed to Renaissance architects for its pure form, as well as its potential for opening up dramatic perspectives to civic or religious landmarks. Military strategies also argued that the straight street would facilitate control in times of civil unrest or invasion. Thus, straight streets were inserted into the medieval urban maze. At the request of Doge, architect Galeazzo Alessi (1512-1572) designed an early example of the straight street, Strada Nuova, in Genoa in 1550. This monumental street, which survives today as Via Garibaldi, was lined with the grand palaces of the new merchant class. The design specified uniform size and alignments of the palaces along the 25-foot-wide paved street, with entrances placed symmetrically opposite. New bourgeois suburbs designed in the form. In Micheal Southworth & Eran Ben-Joseph, Streets and the Shaping of towns and cities, McGraw-Hill, New York, 1997, p.16

102 J. Gehl, *op. cit.* (1987), p.47

103 M. Poëte, *op. cit.*, p. 70





Strada Nuova a Genova rappresenta uno dei primi esempi di strada che viene progettata e realizzata come un'opera di architettura rappresentativa di se stessa e di un concetto urbano proprio del Cinquecento: una grande passeggiata architettonica, una scena urbana che identifica una rinata società e cultura.  
Genova, Strada Nuova, vista Palazzo Doria Tursi, progetto dei tetti, piano nobile.  
In Anderson S. (a cura di), *Strade*

La strada urbana non solo ottiene una sua definizione a livello architettonico e urbano ma assume anche una nuova iconografia rappresentativa: *La prospettiva controllava la strada ed entro questa disciplina erano possibili varie riformulazioni teatrali*.<sup>104</sup>

Serlio, attraverso tre prospettive, dà forma alle scene – satirica, comica e tragica - dello spazio del tempo: *La scena satirica derideva la presunzione intellettuale dell'uomo, e mostrava un viale che curvava dolcemente tra gli alberi, circondato da semplici villini o rustiche capanne poste tra arbusti e boschi. La scena comica mostrava una caricatura della contemporanea città commerciale, gotica, dell'Italia settentrionale. [...] Nella scena tragica, la geometrica regolarità della superficie piana e lastricata che riconduce ad un singolo punto, il quale svanisce oltre le porte della città, dà la misura della dominante prospettiva. Enfatizza la qualità matematica dello spazio stradale che a sua volta si rifà all'ordine, proporzione e geometria degli edifici, tipo palazzo, che lo circondano*.<sup>105</sup> Serlio servendosi del nuovo strumento di rappresentazione, identifica gli ambienti paradigmatici della fiorentine città come *i regni pubblici entro i quali i drammi della vita dovevano essere recitati*.<sup>106</sup>

L'esempio costruito che si avvicina con maggiore chiarezza alle intenzioni della scena tragica di Serlio è il progetto del Vasari per gli Uffizi di Firenze, pur non proponendo la stessa variazione presente nella scena, utilizza la strada come elemento ordinatore in un'area irregolare. Come scrive Graham Shane, *La strada non aveva così solo la funzione di palcoscenico e arteria transitabile, ma era anche un museo culturale e strumento di amministrazione dello stato, il tutto compreso in un unico punto di vista prospettico*.<sup>107</sup>

Questa forma di teatralizzazione dello spazio della strada viene approfondita ed estremizzata anche da Palladio che rappresenta le strade dell'Olimpo nella scena del Teatro di Vicenza. In questa raffigurazione viene ripresa l'idea di strada come teatro in cui si svolgono le scene quotidiane: lo spazio reale della città viene riportato nel simbolico. Anthony Vidler descrive la strada rinascimentale come una *strada, progettata come un edificio, assorbiva gradualmente le funzioni della circolazione, (di materiali, merci e gente), mentre conservava il ruolo di scena pubblica*.<sup>108</sup>

La strada come *scena pubblica* è esplicativa del suo essere parte di una vita attiva in cui la gente partecipa come attori principali alla commedia della vita quotidiana. Essa è rappresentativa di un ordine spaziale e di una società alla ricerca di nuove scoperte e mete che si manifestano nell'ambiente urbano.

Le strade accolgono i cambiamenti che nel tempo mutano il modo di abitare gli spazi della città: da

104 Graham Shane, “Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi”, in Lotus International n.24, 1979

105 Graham Shane, “Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi”, in Lotus International n.24, 1979

106 A. Vidler, *Le scene della strada: trasformazioni nell'ideale e nella realtà 1750-1871*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.37

107 Graham Shane, “Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi”, in Lotus International n.24, 1979

108 A. Vidler, *Le scene della strada: trasformazioni nell'ideale e nella realtà 1750-1871*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.38

spazio di contatto<sup>109</sup> nelle città medioevali si trasformano in *spazio da spettacolo*<sup>110</sup> in quelle rinascimentali. Anche il concetto di scena pubblica subisce una sua evoluzione in seguito alle grandi trasformazione operate nella città, come scrive Quaroni, *Niccolò V ha trasformato la città da una scena di popolo a una scenografia da guardare a scena vuota*.<sup>111</sup>

La combinazione di musealizzazione, strumentalizzazione dello Stato e comunicazione divengono le basi per le trasformazioni e la realizzazione di nuove strade. L'intervento di Sisto V è esemplificativo di come il sistema viario fa di Roma *una città museo per i fedeli, atemporale, spaziale e teatrale*.<sup>112</sup>

*Sotto ai nostri passi, la città è diventata quella potenza che capovolge senza tregue l'opposizione tra simbolo e funzione, tra palcoscenico e quinte. Ciò che accade al suo interno, che ha mosso i primi passi molto tempo fa e che il XIX secolo, con le trasformazioni dello spazio urbano, ha decretato in maniera decisiva, è proprio questo capovolgimento che vede la funzione adonarsi degli effetti del simbolo e la scena, o i diversi luoghi della rappresentazione, frazionarsi e letteralmente uscire di scena. Demoltiplicazione dei motivi frontali della facciata lungo le vie di comunicazione, boulevard che diventano le platee estensibili di un teatro itinerante, grandi oggetti funzionali, come le stazioni, erette a monumenti, logica da travelling suggerita dal traffico, dall'aumento della velocità e delle distanze, consapevolezza di sé della massa, consapevolezza delle quantità – tutto concorre a rendere effettivo questo capovolgimento*.<sup>113</sup>

La descrizione di Bailly esplicita un cambiamento semantico della strada urbana, ma anche un cambiamento del suo ruolo politico: la forma teatrale delle strade è affidata alla costruzione dei suoi edifici, in un tempo, monumentali e rappresentativi. Questo effetto si concretizza in molte città tedesche come Monaco, Hannover e Berlino. In quest'ultima l'asse della Unter den Linden, che connette Tiergarten al complesso culturale e reale lungo la Sprea, rafforzato dagli interventi di Schinkel. La strada come strumento di spettacolarizzazione e strumentalizzazione politica continua, con diversi risultati, in molte altre città europee, dal progetto di John Nash per Regent Street a Londra, ai boulevard parigini. Man mano la strada perde la sua funzione museale e diviene una grande macchina che ospitava, *invisibile, sotto la sua superficie, la rete idrica, le fognature, le tubature e altri sistemi meccanici incluse le ferrovie sotterranee*.<sup>114</sup>

La potenzialità della strada, di essere rappresentativa del potere politico della città viene estremizzata all'inizio del Novecento con i progetti di Garnier e Otto Wagner, qui l'elemento urbano si costruisce in



109 Françoise Choay, *L'orizzonte del posturbano*, a cura di Ernesto d'Alfonso, Officina Edizioni, Roma 1992, p.23

110 F. Choay, *op. cit.*, p.23

111 L. Quaroni, *op. cit.* (1981), p.282

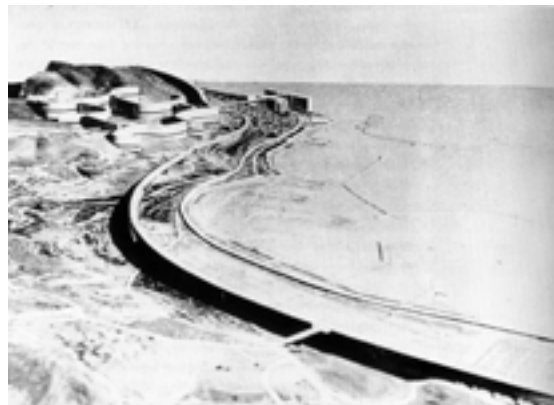
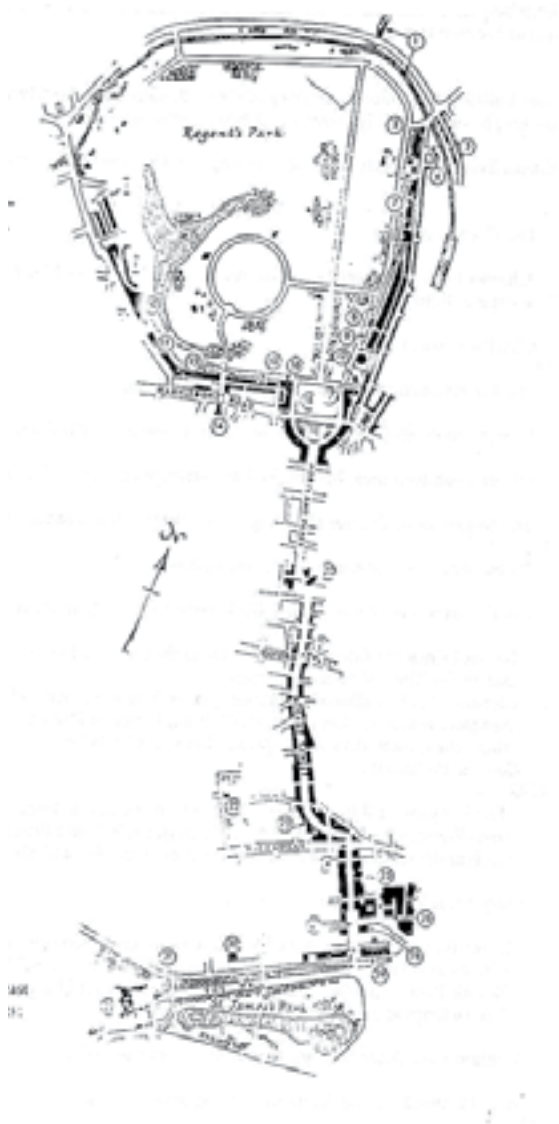
112 Graham Shane, "Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi", in Lotus International n.24, 1979

113 J. C. Bailly, *op. cit.*, p. 94

114 Graham Shane, "Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi", in Lotus International n.24, 1979

Le rappresentazioni prospettiche di Serlio sono particolarmente esemplificative su come lo spazio pubblico della strada venisse concepito e interpretato in quest'epoca. La scelta di usare lo strumento della prospettiva è un chiaro segnale di controllo dello spazio, la variazione del punto di vista dalla scena tragica a quella satirica mette in evidenza anche una ripensamento del concetto di spazio pubblico della città. Sebastiano Serlio, Scena comica, Scena satirica, Scena tragica, 1537





L'intervento di Nash a Londra è la rappresentazione della strada come una quinta urbana particolarmente esplicito nella cultura ottocentesca. La strada era il luogo identificativo del potere del regno, luogo di parate nazionali. Gli edifici, seppur diversi, rappresentano la facciata di una società strumentalizzata e strumentalizzante.

John Nash, piano per la realizzazione di Regent Street a Londra, 1813-1825

Pochi anni dopo gli interventi ottocenteschi, la strada è concepita come una grande infrastruttura urbana. La strada non appartiene più alla città ma è un elemento autonomo che disegna un nuovo paesaggio. Il progetto per il Plan Obus di Le Corbusier anticipa una nuova visione città come una grande strada continua.

Le Corbusier, Plan Obus, Algeri, 1932

un tempo e da una sola mano.

Il passaggio che segna un grande cambiamento si manifesta quando la strada non è più immaginata come un insieme di edifici ma è proprio l'edificio concepito come strada. Le Corbusier, lontano dalla tradizione urbana e in opposizione alla *strada corridoio*<sup>115</sup>, immagina la strada moderna come *un organismo nuovo, una specie di fabbrica sviluppata in lunghezza, magazzino areato dove si raccolgono molti organi complessi e delicati (le varie opere di canalizzazione)*.<sup>116</sup> Queste nuove idee si concretizzano in alcuni progetti, come il Plan Obus del 1932 o il progetto per la ricostruzione di St Dié del 1946 di Le Corbusier, il progetto degli Smithson per Berlino capitale del 1957-58, fino al progetto di Krier per il Royal Mint Square a Londra del 1974 e quello di Grassi e Monestiroli per una casa dello studente a Chieti del 1976.

*La città è in tutto e per tutto uno spazio per la rappresentazione, ma al cui interno i luoghi della rappresentazione propriamente detta sono rari e, soprattutto, sono disseminati in un immenso reticolo di strade e di servizi, dove il «teatro» non interviene più che in maniera discreta e quasi improvvisata.*<sup>117</sup>

Come scrive Bailly, il concetto di teatro urbano ha assunto nella condizione contemporanea forme che si dissociano dal suo significato iniziale, molti esempi costruiti o progettati si basano sulla ripetizione e monumentalità, spettacolarizzazione che si perde nella visione prospettica senza fine. La strada sembra completa, immutabile nella sua composizione formale e geometrica distante dalla sua funzione relazionale: l'uomo è solo una compone aggiunta, fissa.

<sup>115</sup> Le Corbusier in *Urbanisme*, Parigi 1924, trad. it. *Urbanistica*, Il Saggiatore, Milano 1967, p. 171, scrive: "La strada corridoio non deve più essere ammessa, poiché appestate le case che la fiancheggiano e determina la formazione di cortili chiusi."

<sup>116</sup> *ivi*, p. 170

<sup>117</sup> J. C. Bailly, *op. cit.*, p. 93



Dopo alcune riflessioni teoriche della seconda metà del Novecento, la strada viene riproposta come una nuova scena urbana, fissa, immutabile, disegnata da una serie di elementi che si ripetono. L'uomo è assente o rappresentato attraverso figure fisse. Leon Krier, progetto per il Royal Mint Square a Londra, 1974; Giorgio Grassi, Antonio Monestiroli, progetto per una casa dello studente a Chieti, 1976



La strada come arena sociale

*“La strada urbana, dalle origini dei primi agglomerati sociali è stata il luogo principale di contatto pubblico e passaggio pubblico, un luogo di scambio di idee, di beni e di servizi, un luogo di gioco e di lotta, di manifestazioni carnevalesche e di funerali, di protesta e di celebrazione.”*

Thomas V. Czarnowski, 1978

La strada è espressione e manifestazione dello spazio pubblico per eccellenza, accoglie i riti, le celebrazioni e gli eventi sociali. Già i primi insediamenti mostrano appropriazioni, azioni collettive e religiose che avvenivano nella strada e davano forma e struttura alla scena urbana: *La strada come spazio per i riti - siano essi le processioni trionfali dell'antica Roma, le cerimonie di bevande pubbliche degli Incas a Cuzco, o le esecuzioni sul ponte nella Roma papale - sono essenziali per un processo culturale che, come l'antropologo Clifford Geertz suggerisce, è il compimento della necessità di ogni società di raccontare una storia a se stessa di se stessa. Gli usi rituali hanno un modo peculiare di adattarsi agli spazi esistenti e successivamente determinare il carattere di questi spazi.*<sup>118</sup>

Se nel Rinascimento, proprio in corrispondenza con il passaggio dalla città ad accrescimento spontaneo alla città pianificata, la strada costituisce la nuova scenografia della città, *nell'Ottocento ritroviamo la strada nella sua funzione feconda dal punto di vista urbano.*<sup>119</sup> Le grandi operazioni ottocentesche apparentemente volte a migliorare le condizioni di benessere sanitario della città e a identificare il potere e la forza politica del tempo, disegnano una nuova dimensione urbana.

Con il Funzionalismo le città, private di strade e piazze, devono soddisfare diverse condizioni di confort: aria, luce e spazi verde. Gli edifici non hanno più relazione con la strada che da luogo di aggregazione in cui si manifestava una promiscuità di usi e funzioni, diviene uno strumento di connessione: le grandi highway invadono il territorio e l'automobile regola e governa gli spazi della strada.

118 Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.4 (tradotto dall'autore) *The street as the space for rituals-be they the triumphal processions of ancient Rome, the public drinking ceremonies of the Incas in Cuzco, or the executions at the bridge in papal Rome-is essential to a cultural process that the anthropologist Clifford Geertz suggests is the fulfilment of every society's need to narrate a story to itself about itself. Ritual uses have a peculiar way of adapting to existing spaces and then subsequently determining the character of those spaces.*

119 M. Poëte, *op. cit.*, p. 75



La strada è stato da sempre il luogo collettivo per eccellenza, lo spazio dell'accoglienza e della condivisione. Verso la fine degli anni '70 dell'Ottocento si ha una netta distinzione tra le strade principali della città e quelle dei quartieri più poveri che accolgono tutta la popolazione meno abbiente. Come raccontano le rappresentazioni di Doré, le parole di Engels, le strade divengono il contenitore di una società inerme, non uno spazio collettivo ma piuttosto della sopravvivenza.

Gustave Doré, *Bishopsgate Street in London: a pilgrimage*, 1872

La teoria del Movimento Moderno considera la strada uno strumento per comunicare in cui si esaltano le infrastrutture, le automobili, i nuovi materiali, la circolazione, la comunicazione e la velocità. Cambiano il concetto di tempo e spostamento con conseguenze dirette sul modo di vivere e percepire il contesto urbano: la città si separa dal suolo e l'uomo di separa dalla città.

In seguito alle radicali idee che consideravano la strada ormai *morta*, intorno alla metà del secolo scorso, la stessa viene ripensata come elemento necessario per comporre la scena pubblica urbana con un'accezione molto più spinta sulla componente sociologica che riconosce in questo spazio un luogo di comunità. Diversi autori, tra cui Jan Gehl, Bernard Rudofsky, Vikas Mehta, hanno osservato e indagato il suo ruolo sociale, luogo di interazione e di relazione, di scambio collettivo e rituale. Negli anni '50 Peter e Alison Smithson apportano un fondamentale contributo teorico che rendono esplicito nelle proposte progettuali, e affermano che *la strada non è solo un mezzo di accesso, ma anche l'arena per una espressione sociale*.<sup>120</sup>

Nei loro progetti la strada non è semplicemente una organizzazione funzionale, ma vengono indagati e sperimentati modelli che consentiranno il vivere insieme. L'automobile, elemento appartenente al territorio, è integrato nel nuovo modo di vedere e progettare gli spazi urbani: *La strada tradizionale, considerata come un ambiente attivo, sta ora cambiando per l'aumento di mobilità*.

*Non si può ottenere la reidentificazione dell'uomo con il suo ambiente, usando le forme storiche dei raggruppamenti di case (strade, piazze, spazi verdi) che, come la realtà sociale che essi rappresentano, non esistono più.*

*Il principio di identità che noi proponiamo è il fondamento del progetto per Golden Lane – una città a più livelli con strade residenziali sopraelevate.*

*Lo spazio fuori dell'abitazione è il primo punto di contatto in cui i bambini diventano, per la prima volta, consapevoli del mondo esterno. Qui vengono esercitate quelle attività che sono essenziali alla vita quotidiana; lo shopping, il lavaggio delle automobili, la riparazione degli scooters, l'impostazione della corrispondenza.*<sup>121</sup>

La strada diviene un luogo in cui si combinano e si mescolano insieme diversi attori, una scena urbana che si caratterizza di tutte quelle componenti che la umanizzano. Gli Smithson la descrivono come *continuamente decorata da invisibili ornamenti e impedimenti...da fili dei tram, lampioni, diversi schemi di pavimentazione, letame di cavalli che Ruskin esecrava; da carri, automobili, taxi e autobus; dal modo di camminare e di vestirsi della gente, da ciò che essi portano o fanno; dalle bancarelle, vetrine di negozi, insegne e manifesti; da turisti e alluvioni; dalle stagioni; di matrimoni, funerali, cerimonie [...]*

*] Tutte queste cose formano l'arredo della città, invisibile ai suoi abitanti e utenti perché il cambiamento è progressivo; e anche perché tutti questi elementi sembrano così necessari alla nostra vita che vengono accettati come urbani...*<sup>122</sup>

120 P. e A. Smithson, *op. cit.* (1967), p. 17

121 *ivi*, p. 24

122 Alison + Peter Smithson, *The Shift*, "Architectural Monographs" 7, Academy Editions, Londra 1982, p. 108

Verso la fine degli anni '60 si rafforza l'idea che la vita stessa è parte della scena urbana e che è necessario un cambiamento di spirito per trovare un linguaggio formale in grado di accogliere l'evoluzione progressiva dei suoi abitanti. La scena della strada accoglie un ampio numero di utenti e di azioni, e essa stessa diviene oggetto di manifestazione e di scontri, di conflitto e di protesta: *Le strade sono sempre state le scene di conflitto. Sono e sono sempre state di proprietà pubblica, ma il potere su di loro è ambiguo, la strada ha una natura aperta e facilmente modificabile.*<sup>123</sup> Questo teatro di conflitto, descritto da Appleyard, diviene il luogo in cui diversi abitanti – cittadini, passanti, viaggiatori – si appropriano della scena, manifestano il loro potere e la loro azione.

La strada quindi non può essere semplicemente considerata come il luogo della circolazione fisica ma è, come scrive Marshall, *un'importante componente di integrazione ... non solo come canale di movimento fisico e forma costruita, ma anche come uno spazio pubblico, un luogo di identità culturale, l'impostazione per l'attività sociale ed economica, e anzi collaboratore all'equità urbana e alla sostenibilità [...] La strada è fondamentale un mezzo per organizzare attività intorno a un modello di circolazione.*<sup>124</sup>

Queste trasformazioni sono rivolte alla componente sociale che interessa lo spazio pubblico della strada, luogo di socialità, di interazione e di condivisione. Christopher Alexander esplicita la necessità di ripensare alla strada come il luogo della vita e dell'agire pubblico in cui le azioni collettive e comuni siano chiaramente manifeste: *Le strade dovrebbe essere per stare, e non solo per passare, come sono oggi. Per secoli, la strada ha fornito agli abitanti della città spazio pubblico utile davanti alle loro case. Ora, attraverso una serie di modi discreti, la città moderna ha fatto strade che sono per “passare”, e non per “stare”. Questo è rafforzato da regolamenti che le rendono un crimine da combattere, per le maggiori attrazioni al suo interno, e per le strade che sono così poco attraenti per starci, che quasi forzano le persone nelle loro case.*<sup>125</sup>

La strada, inquadrata fino ad ora come una prospettiva centrale e immutabile, si è arricchita di eventi e manifestazioni, non rappresenta più una scena ma diviene essa stessa scena pubblica della città.



123 D. Appleyard, M. S. Gerson, M. Lintell, *Livable Streets*, University of California Press, California 1981, p.1, scrive: *“The streets have always been scenes of conflict. They are and always have been public property, but power over them is ambiguous, for the street has an open and easily changeable nature”*

124 S. Marshall, *op. cit.* (2006), p.771-772, scrive: *“an important integrating component ... not only as a physical movement channel and built form but also as a public space, a place of cultural identity, setting for social and economic activity, and indeed contributor to urban equity and sustainability”*“the street is fundamentally a means of organizing activities around a pattern of circulation”

125 C. Alexander, *op. cit.*, p. 590 (tradotto dall'autore) *Street should be for staying in, and not just for moving through, the way are today. For century, the street provided city dwellers with usable public space right outside their houses. Now, in a number of subtle ways, the modern city has made streets which are for “going through”, and not for “staying in”. This is reinforced by regulations which make it a crime to loiter, by the greater attractions inside the side itself, and by streets which are so unattractive to stay in, that they almost force people into their houses.*

Le riflessioni teoriche che si associano a quelle più propriamente urbane e architettoniche si concentrano sul ruolo della componente sociale e antropologica nella costruzione dello spazio urbano. La strada è letta e interpretata a partire dalla popolazione, componente necessaria a definire un luogo da abitare. Bernard Rudofsky, *Streets for People. A primer for Americans*, 1964



Lo spazio della strada è uno degli elementi che spesso ritorna nelle opere e negli scritti degli Smithson con diverse declinazioni e accezioni, dalla grande infrastruttura del progetto per il Golden Lane ad uno spazio *tra* che delimita l'Economist Plaza. In ogni riflessione viene sottolineata la necessità di considerare lo spazio urbano principalmente come uno spazio sociale, costituito da quella componente immateriale che arricchisce e misura la città.

Alison e Peter Smithson, Economist plaza, Londra 1964

La strada come spazio della comunicazione

*“In una città che articolava la relazione con Dio in termini fisici, il viandante spirituale aveva meno bisogno di cercare la strada, meno bisogno di chiedersi cosa si celi dietro le differenze umane. Bastava che ciascuno usasse gli occhi per sapere dove andare a fermarsi. Espressa in pietra, la differenza tra l'interno spirituale e l'esterno mondano si fece più grande. E di tutte le moderne conseguenze di questa storia millenaria, nessuna si sarebbe dimostrata più distruttiva di questa divisione: l'esterno come dimensione di diversità e di caos ha perso la sua presa sulla mente umana in quanto dimensione di valore morale, in contrapposizione a uno spazio interno di definizione.”*

Richard Sennett, 1990

Negli ultimi anni, la contrapposizione tra dentro e fuori sembra essere divenuta estrema e labile: i confini che separano queste due condizioni appaiono sempre meno tracciabili e la definizione di uno spazio interno e/o esterno non è più chiaramente evidente. Nel passato lo spazio esterno, strade e piazze, erano i luoghi dell'urbanità, dell'incontro collettivo e di ritrovo: le attività, le manifestazioni, le cerimonie, i riti, ma in particolar modo la presenza umana rendeva loro chiaramente riconoscibili come luoghi dello stare. Nel corso dei secoli i rapporti tra lo spazio della città, le relazioni e le attività umane sono mutati, o forse è sostanzialmente cambiata la condizione dell'uomo, il suo essere nella città. Jan Gehl sottolinea come *le mutate condizioni della società urbana sono messe in luce più chiaramente dai cambiamenti recenti delle forme di vita e di attività che si svolgono sulla strada*.<sup>126</sup> In numerose città si assiste ad un triste scenario: luoghi assenti in cui il rapporto fisico si sostituisce con una *comunicazione a distanza*<sup>127</sup>. Questi scenari sono accompagnati da cambiamenti culturali e teorici che hanno interessato l'architettura e la città. Negli anni '80 Bill Hillier e Julianne Hanson sviluppano una ricerca “Space Syntax” in cui viene analizzato il rapporto tra lo spazio urbano e la sua funzione. Come lo stesso Bill Hillier afferma nel suo libro “*Space is the machine*”<sup>128</sup>, l'intento è provare a definire nuova teoria dello spazio come un

126 J. Gehl, *op. cit.* (1987), p.56

127 *ivi*, p.54

128 Bill Hillier, *Space is the machine: A Configurational Theory of Architecture*, Cambridge University Press, 1998



aspetto della vita sociale, il programma si basa sul funzionamento degli edifici e delle città attraverso un software che collega l'analisi dello "space syntax" a rappresentazioni grafiche che possono essere applicate alla progettazione architettonica e urbana.

L'autore sostiene *che ciò di cui abbiamo bisogno alla fine del ventesimo secolo è una comprensione migliore e più profonda del fenomeno dell'architettura e del suo impatto sulla vita delle persone, e come questo si riferisce ad una possibilità innovativa nell'architettura e al ruolo centrale dell'immaginazione architettonica.*<sup>129</sup> Questo studio analizza il sistema delle strade di una città come linee rette e indaga come sono tra di loro interconnesse e in che modo la loro configurazione può influenzare il movimento e la funzione.

Inoltre, calcola il grado di connettività tra le diverse linee all'interno di un intervallo e prova a stabilire un legame tra la forma della strada e i suoi usi. Le strade analizzate variano per movimento e tipologia e vanno dalla scala locale a quella metropolitana e autostradale.

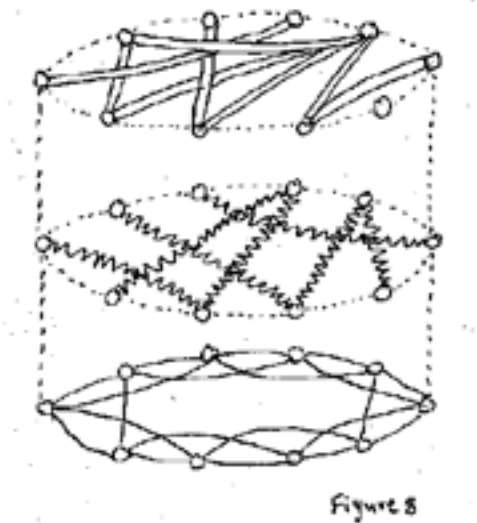
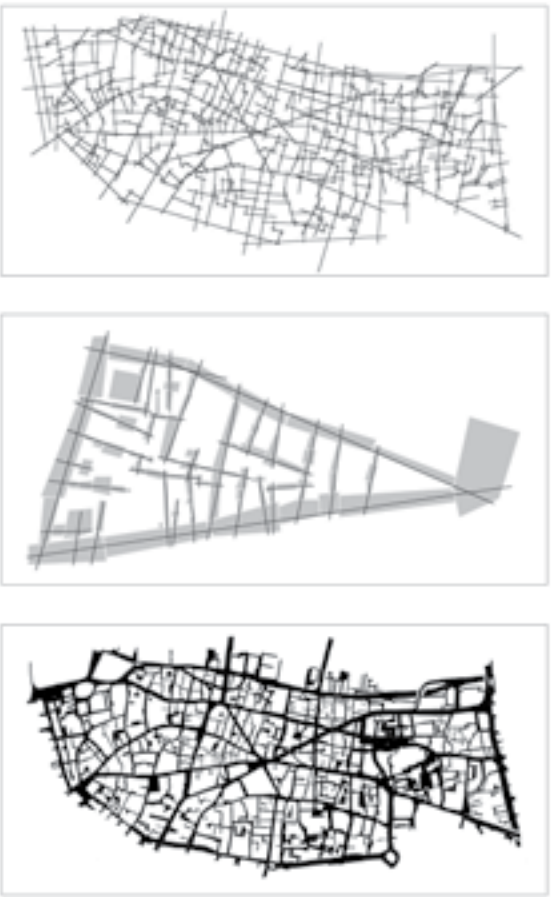
Un altro pensiero di ricerca parte dallo studio e dall'applicazione della geometria frattale che attraverso diversi layer di reti analizza diverse tipologie di strade. Uno dei maggiori esponenti di questa corrente è Nikos Salingaros<sup>130</sup>. La teoria proposta parte dall'assunto che ogni ambiente urbano può essere scomposto in nodi di attività umane e nelle loro interconnessioni. Le connessioni vengono quindi trattate come un problema matematico: maggiore è il numero di connessioni, più efficace è il progetto urbano. Secondo Salingaros, i modelli di strada delle città storiche presentano una struttura frattale più efficiente di quelli delle città moderne. La teoria dell'Urban Web<sup>131</sup> ha i suoi fondamenti in principi matematici e applicati allo studio della struttura urbana spiega perché i percorsi rettilinei normalmente adoperati nei piani siano inadeguati e inefficienti. L'intento è quello di dimostrare che il tessuto urbano non può esistere senza un minimo numero di connessioni. La struttura è quindi considerata in astratto e suddivisa in tre componenti principali: i nodi, spazi in cui si manifestano le attività umane le cui interconnessioni compongono il web; le connessioni, collegamenti che a coppie si formano tra i nodi complementari; la gerarchia, il tessuto urbano si auto-organizza con la creazione di una gerarchia ordinata di collegamenti su diversi livelli di scala, dalla più piccola fino a quella di più ampia dimensioni e portata. Nel disegno urbano possono essere individuate tre distinti elementi connessi tra loro: gli elementi naturali, i nodi delle attività umane, e gli elementi architettonici.

Alcuni dei principi dell'Urban web, hanno dei precedenti nelle teorie sviluppate nella seconda metà del Novecento da urbanisti quali Alexander, Gehl e Lynch. In particolare, come già accennava Lynch, è necessario fare una differenza tra le connessioni visive e quelle che fisicamente connettono le persone,

129 Bill Hillier, *Space is the machine: A Configurational Theory of Architecture*, p.2 (tradotto dall'autore) *what we need at the end of the twentieth century is a better and deeper understanding of the phenomenon of architecture and how it affects people's lives, and how this relates to innovative possibility in architecture, and the central role of the architectural imagination.*

130 Nikos A. Salingaros, *Principles of Urban Structure*, Techne Press, Amsterdam 1995

131 Qiang Sheng, *A morphological study on the relationship between street pattern and vitality of urban blocks* in Y. O. Kim, H. T. Park and K. W. Seo (a cura di) *Proceedings of the Ninth International Space Syntax Symposium*, Sejong University, Seoul 2013



Il lavoro che viene condotto sullo spazio della città a partire da Alexander tende a considerare sempre di meno la componente costruita dello spazio a vantaggio di un'astrazione che interpreta lo spazio pubblico attraverso una lettura matematica. La strada è fatta di un insieme di segmenti e connessioni, uno spazio di comunicazione. Hillier e Hanson, Space Syntax theory; Nikos Salingaros, Urban Web Theory

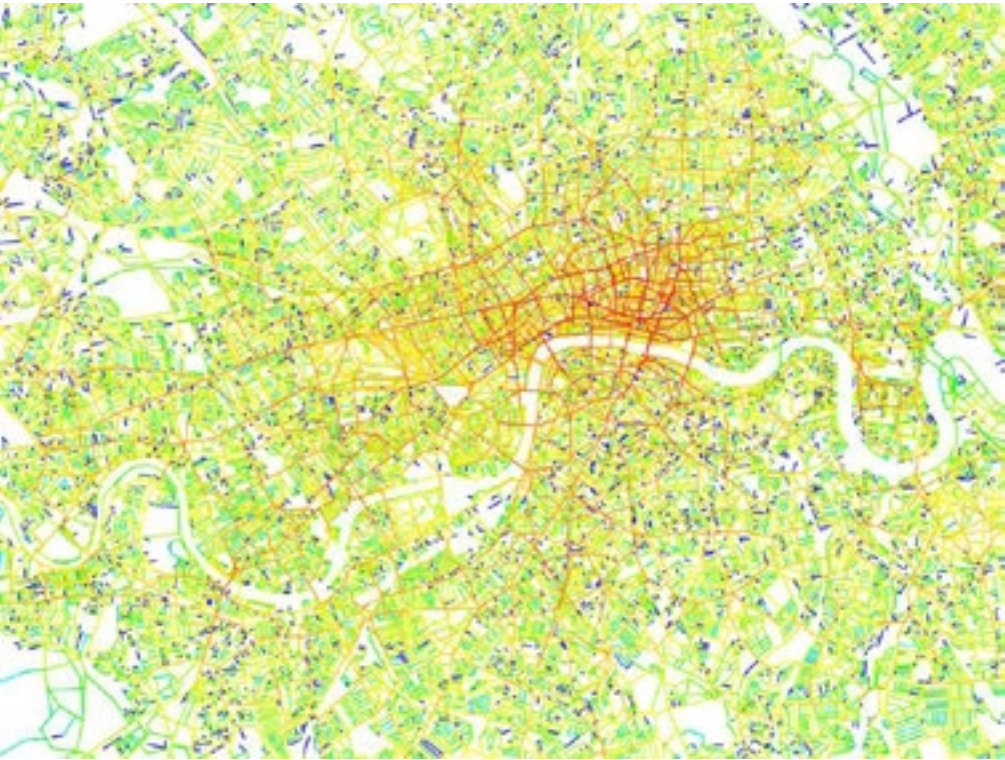
entrambe necessarie per l’orientamento e per la creazione di rimandi visivi nel contesto urbano, ma non sempre coincidenti.<sup>132</sup>

Nel passato gli urbanisti hanno cercato di creare piani con un alto grado di semplicità geometrica, concentrandosi solo sulla elementarità visiva data da forme regolari, ignorando i nodi, soprattutto quelli basati sulla componente umana. La conseguenza di questo approccio, secondo l’Urban web, è la difficoltà delle attività umane di inserirsi e integrarsi in una matrice preesistente. Questo approccio teorico, al contrario, propone un complesso processo di organizzazione che collega i nodi alla rete urbana. Come precedentemente accennato, i nodi hanno il ruolo di creare delle condizioni di centralità nella città, a diversi livelli e con diversi tipi di relazioni. Il tessuto urbano è quindi costituito da sovrapposizione di reti di connessioni, è opportuno fare una differenza tra la connessione architettonica e quella umana, mentre in quella architettonica gli elementi si connettono attraverso forme di simmetria, similarità e intermediazione, le connessioni umane non sono riducibili a queste forme ma assumono aspetti più complessi.

Il risultato di questa teoria conduce ad una definizione della struttura spaziale della città come la sintesi disordinata di una lunga sovrapposizione di modifiche incrementali su piccola scala, non riducibile ad una semplice forma geometrica o di usi.

I nuovi approcci teorici alle teorie del planning e dell’architettura sembrano avere portato conseguenze più o meno dirette sul modo di creare connessioni tra le persone e quindi sull’uso dello spazio urbano. Nella condizione contemporanea, contrariamente a quanto avvenuto nelle epoche precedenti in cui le grandi città europee che si sono adattate alle dinamiche sociali, culturali e politiche del loro tempo, sembra manifestarsi l’assenza di cambiamento e quindi di un riscontro pratico delle teorie urbane più recenti. La piazza, la strada, luoghi collettivi e democratici, di intrattenimento e politica richiedono oggi una diversa attenzione: l’interesse e la curiosità si spinge sempre di più verso spazi altri, virtuali e intangibili, più confortevoli alle nuove dinamiche relazionali e alle forme di intrattenimento.

Le relazioni tra le persone non avvengono più nei luoghi pubblici della città ma attraverso app di dating che consentono e verificano la compatibilità tra diversi gruppi combinando possibili incontri. Un esempio è *Tinder*, riconosciuta come una delle app più usate al momento che ha modificato il modo di incontrarsi e stabilire relazioni tra le persone. La volontà di conoscere o meno una persona si stabilisce attraverso fotografie, commenti, emoticons. Lo schermo di un iphone diviene il luogo di incontro, il luogo fisico della città non ha quindi più troppa importanza. Questo modo di relazionarsi ha quindi modificato anche l’idea di spazio pubblico, non si riconoscono più nelle città gli spazi dell’incontro, ma in una totale indifferenza sociale e fisica si susseguono strade e piazze che diventano sempre più interfacce grafiche di marketing e business. Da un lato le teorie urbane e dall’altro le nuove piattaforme sociali fanno della strada, un luogo astratto, di comunicazione, veicolo di traffico, e flussi, sovraccaricato di nuove funzioni che si scontrano, in alcuni casi, con il suo ruolo architettonico e



Il metodo che viene proposto da Space Syntax analizza lo spazio pubblico trasformando lo spazio fisico in un grafico astratto che si rifà al concetto di rete, suddivisa in singoli segmenti di spazio. La tecnologia viene adoperata per identificare le caratteristiche essenziali necessarie per migliorare il progetto di alcune aree urbane. Space Syntax, Londra

132 Cfr. Kevin Lynch, *The image of the city*, 1960 trad. it. *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia 1964

pubblico. Man mano essa è sempre più connessa alla tecnologia e la sua riconoscibilità spaziale ha perso ogni fondamento. La perdita di contatto fisico con il mondo reale, la volontà di risolvere questioni e problemi attraverso network di relazioni sempre meno tangibili, l'osservazione dei dati fisici della realtà attraverso dispositivi virtuali sono alcune delle cause che hanno alterato completamente la percezione e l'uso dei luoghi, uno dei motivi per cui le strade e gli slarghi non vengono usati come luoghi quotidiani.

Jan Gehl sottolinea come le condizioni fisiche di un luogo dettano dirette conseguenze sull'azione

pratica: *La disintegrazione degli spazi pubblici vitali e la graduale trasformazione dell'area della strada*

*in un'area priva di qualunque interesse reale, costituiscono dei fattori determinanti per l'incremento della criminalità e del vandalismo nella strada stessa.*<sup>133</sup>

Çelik, Favro, e Ingersoll si interrogano su quale sia il principale attore che ha causato questa condizione

che ha allontanato l'individuo dal riconoscimento dello spazio urbano come un luogo pubblico: *In*

*alcune parti del mondo la strada non sembra più essere uno spazio sociale e culturale vitale. Da un lato, c'è*

*stato una distacco dalla città perché è un luogo di diversità incontrollabile, dove le file in schieramento come il*

*Tenderloin a San Francisco minacciano le norme della classe media. D'altra parte, la strada è stata trattata come*

*un artefatto nostalgico, da ripristinare in uno stato ideale o simulato secondo un modello storico immaginario.*

*Con l'abbandono del public realm e la ricreazione di un regno pseudo-pubblico, i valori civici, come la strada*

*come spazio per la comunità, sono scomparsi. L'attore principale per incoraggiare la scomparsa della strada è stato*

*l'automobile, che ha sovraccaricato la funzione della strada per la circolazione e lo stoccaggio dei veicoli, a scapito*

*degli usi sociali del suo spazio.*<sup>134</sup>

133 J. Gehl, *op. cit.* (1987), p.83

134 Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.6 (tradotto dall'autore) *In some parts of the world the street no longer seems to be a viable social and cultural space. On one hand, there has been a disengagement from the city because it is a place of uncontrollable diversity, where skid rows such as the Tenderloin in San Francisco threaten middleclass norms. On the other hand, the street has been treated as a nostalgic artifact, to be restored to an ideal state or simulated according to an imaginary historic model. With both the abandonment of the public realm and the recreation of a pseudopublic realm, civic values, such as the street as a space for community, have disappeared. The chief actor in encouraging the demise of the street has been the automobile, which has overemphasized the function of the street for the circulation and storage of vehicles, to the detriment of the social uses of its space*

# La strada come spazio-relazione

*“Oggi disegnare lo spazio significa intessere elementi spaziali, che nascono per lo più da relazioni invisibili e tuttavia precisamente individuabili di movimento pluridimensionale, nonché da rapporti fluttuanti di energia.”*

Lászloó Moholy-Nagy

La costruzione della strada nel passato avveniva attraverso elementi propri dell’architettura: le prime strade di Palmira sono un esempio notevole di come attraverso un insieme di colonne si potesse costruire un luogo identificativo, di come un sistema architettonico fosse capace di comporre uno spazio a cui si è dato il nome di strada.

Il barone Hausmann è stato uno dei più eloquenti esempi dell’epoca moderna a credere nel potere rappresentativo della strada, nella sua forza inclusiva e nella sua capacità di comunicare attraverso una rinnovata configurazione architettonica. In questa nuova veste, la strada è capace di identificare la nascente società economica e tecnologica. La trasformazione da lui operata segna un grande cambiamento per la città di Parigi, un processo destinato a durare oltre il Secondo Impero e il capitalismo e che ha avuto dirette conseguenze su numerose città travolte dalle trasformazioni urbane del nuovo secolo. Il piano proposto per Parigi non ha modificato solo il corpo della città, la sua forma, ma ha operato direttamente sull’uso dello spazio, esemplificativo di una spettacolarizzazione della vita urbana. Come afferma Marshall Berman, *I boulevard* di Napoleone e Haussmann posero le nuove basi – economiche, sociali ed estetiche – per l’aggregazione di una enorme quantità di persone<sup>135</sup>, rappresentando così una sintesi spaziale, commerciale, ed economica, la messa in opera di un nuovo ordine sociale, culturale e architettonico. Se da un lato John Gold afferma la morte del boulevard in accordo con la maggior parte degli architetti moderni, considerandolo un esempio superato e associato alla desueta e obsoleta *rue corridor*, con la sua rigida linea di edifici e l’intreccio tra traffico e pedoni. [...] Visto in questa luce, è stato facile sminuire le qualità che il boulevard di Haussmann ha portato alla vita dei parigini. Tre linee delimitate da teatri e ristoranti, fanno parte dell’esperienza urbana, tanto la specialità del window-shopper e del flâneur quanto del conducente e del messaggero. Concentrandosi sulle rigidità e sui problemi portati dalla rue corridor, gli architetti moderni hanno perso di vista l’atmosfera unica che potrebbe essere creata

135 Marshall Berman, *Baudelaire: il modernismo per le strade*, in *Tutto ciò che è solido svanisce nell’aria: L’esperienza della modernità*, Il Mulino, Bologna, 1985





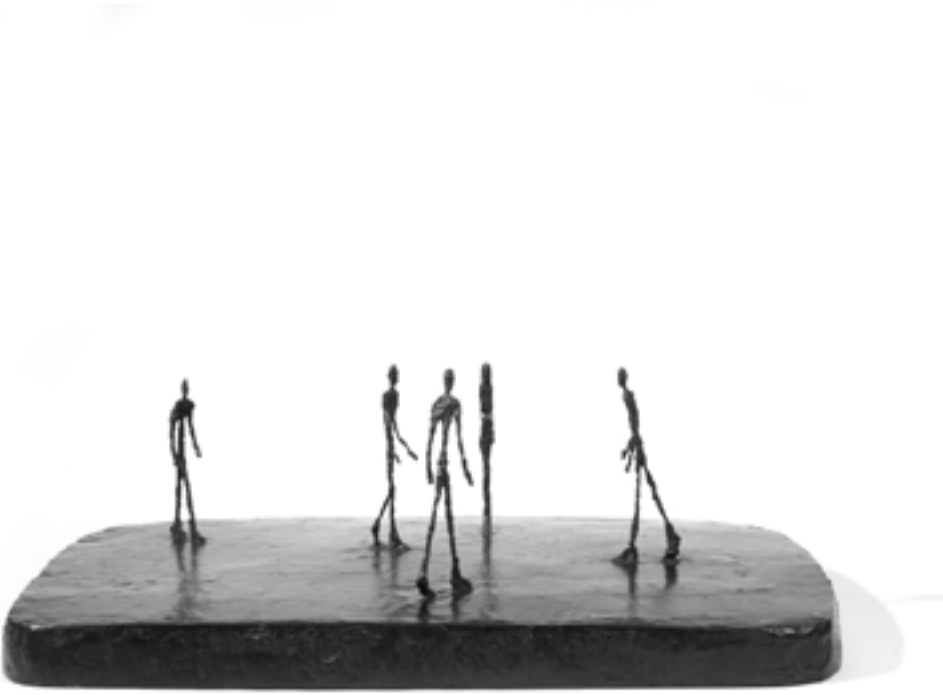
Le trasformazioni che hanno interessato la città di Parigi a partire dall'Ottocento hanno rappresentato una sintesi spaziale, commerciale, ed economica, la messa in opera di un nuovo ordine sociale, culturale e architettonico in cui il riconoscimento di un equilibrio tra le persone, le automobili e tutti quei dispositivi in grado di descrivere lo spazio urbano sono divenuti un esempio valido ancora oggi.  
Rue de Rivoli 1865; Rue de Rivoli oggi

dalla genuina mescolanza dei pedoni e dei veicoli.<sup>136</sup> Dall'altro vi è il riconoscimento del boulevard come una esperienza urbana, dovuto, in particolare modo, alla compenetrazione della vita cittadina in un ormai indissolubile legame tra i pedoni e le automobili. Questo è esemplificativo di come alcune anche azioni che sembrano orientate verso un'unica direzione, spesso manipolate dalla univoca lettura della storia, possano, in realtà, aprire ad altre interpretazioni, e nell'affrontare un tema così complesso, la comparazione diviene un'azione necessaria per confrontare e tenere insieme questioni che sono ancora aperte e meritano di essere indagate e approfondite.

Le precedenti definizioni, accuratamente scelte proprio per la capacità di individuare alcuni aspetti necessari per conoscere la strada urbana, hanno provato a descrivere la strada cogliendo aspetti e questioni che ancora oggi ritornano nella riflessione sullo spazio pubblico. In particolare, la prima definizione ha cercato di guardare la strada come un pieno, come la traccia insita nell'atto della sua fondazione: la strada, struttura formale della città, è un segno generatore di un ordine e di un sistema di spazi; la seconda interpretazione considera la strada come un vuoto, spazio tra le cose che già costituiscono la città e avvia una riflessione su come il concetto di vuoto sia cambiato nella città contemporanea; nella terza visione si analizza il ruolo e la capacità della strada di comunicare il carattere e la condizione di un luogo, l'attenzione si sposta dalla componente formale e spaziale a quella del suo contenuto, ovvero come la costruzione della strada definisce la scena urbana; la quarta definizione identifica la strada come il campo delle azioni dell'uomo in cui si evidenziano gli usi e le attività che avvengono in essa; l'ultima definizione propone una modalità interpretativa dello spazio della strada nell'applicazione progettuale, questa supera la questione fisica (pieni e vuoti) e rappresentativa (scena urbana) concentrandosi sulla componente comunicativa dello spazio pubblico. Ognuna di queste definizioni prova a cogliere un aspetto, specifico o generale, che fa della strada un interessante campo di indagine.

Nella condizione contemporanea, per la varietà di attori coinvolti e per la molteplice articolazione degli insediamenti urbani, appare difficile e forse inappropriato definire un'unica categoria in grado di contenere una definizione che possa essere appropriata all'idea di strada, sempre più relazionata con l'intorno – fisico, immateriale, sociale, politico, culturale. Spesso il rischio è quello di porre l'attenzione ad un caso specifico e si finisce per generalizzare condizioni che di fatto sono connesse ad una propria unicità.

Oggi molte componenti immateriali sono entrate nel processo della costruzione dello spazio pubblico. Spiro Kostof, definendo la forma della città come *un intrigante conflitto delle forze sociali, politiche, tecniche*



La strada e lo spazio urbano in un'accezione più ampia è un sistema relazione in cui si combinano insieme il dato fisico, immateriale, sociale, politico e culturale. L'opera di Giacometti, pur riconoscendo l'unicità e la solitudine del singolo individuo, esplicita la necessità di un incontro della definizione di uno spazio umano per lo stare insieme. Alberto Giacometti, Piazza, 1947-48



*e artistiche che genera una forma della città*, descrive il processo urbano come proattivo e reattivo; *talvolta il risultato di un mandato collettivo, altrimenti una prerogativa privata; talvolta emanazione di una singola campagna coordinata, altrimenti completamente frammentaria; talvolta avendo l'autorità della legge, in altri creati senza sanzione.*<sup>137</sup> La strada è proprio esito di questo processo che si manifesta nella mescolanza di edifici e usi, nella compenetrazione di spazi pubblici e privati in relazione a tutte le altre componenti atte a descrivere la città.

Ponendo lo sguardo non solo alla strada, ma a tutto quello che la circonda e a quegli elementi che la definiscono e la delimitano, la strada può essere definita come spazio-relazione, un luogo che raccoglie tutte le componenti che sono emerse dalle differenti letture. Uno spazio che mette in relazione la componente fisica (definita sia da pieni che da vuoti) e la componente sociale. In questa commistione è possibile riconoscere la sua capacità di sopravvivere ma soprattutto di crescere e nutrirsi di diversità, sovrapposte a tempi e storie differenti che sono tradotte nella varietà del costruito e negli spazi aperti, un sistema complesso in cui la vita degli edifici e le attività umane stabiliscono una rapporto costante e alla ricerca di sempre nuovi equilibri. Questo spazio-relazione nasce da un rapporto individuale che lega la componenti fisiche in una relazione indissolubile e una condizione pubblica, collettiva che si esplicita in un rapporto con quello spazio immateriale che è definito dagli usi e le persone. La strada, così definita stabilisce un legame, un dialogo inscindibile, necessario che lega le cose agli esseri umani. Merleau-Ponty si sofferma sulle relazioni che partono dall'osservazione del reale, in cui il mondo percepibile appare *carico di predicati antropologici. Perché le relazioni fra le cose o fra gli aspetti delle cose sono sempre mediate dal nostro corpo, l'intera natura è la messa in scena della nostra propria vita o il nostro interlocutore in una sorta di dialogo.*<sup>138</sup>

Questa definizione di strada apre una serie di questioni che risiedono nell'essenza delle cose che definiscono lo spazio-relazione, che è da ricercare nel valore culturale che definisce e struttura lo spazio pubblico, il *public realm* implicito nel carattere dei luoghi. Queste considerazioni mirano a spostare un punto di vista specialistico e orientato in un'unica direzione, che si sofferma sul dato specifico non comprendendo il contesto generale del racconto, e invitano ad avere una visione più integrata della vita urbana. In questa visione, le singole parti che costituiscono la strada (attività umane e lo spazio fisico) sono tenute insieme da un legame, che come scrive Allan Jacobs, quasi inseparabile: *L'interazione dell'attività umana con il luogo fisico ha un'enorme quantità che ha a che fare con la grandezza di una strada. È difficile o impossibile separare i due e pochi tentativi.*



Lo spazio della strada è, nella maggior parte delle città, non pensato e progettato da una sola mano e in un solo tempo, ma è il risultato di un processo lungo e sedimentato. La capacità di riconoscere le forme di questo spazio complesso, attraverso un'operazione di montaggio e rimontaggio materiale e immateriale, induce a considerare e ad appropriarsi della strada come un luogo di esperienza. Strada in Aibar; in Bernard Rudofsky, *Architecture without Architects. A Short Introduction to Non-Pedigreed architecture*, 1964

137 S. Kostof, *The City Assembled* (Boston, 1992), p.280 in Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.1 (tradotto dall'autore) *intriguing conflation of social, political, technical, and artistic forces that generates a city's form*, descrive il processo urbano come proattivo e reattivo; *sometimes the result of a collective mandate, at others a private prerogative; sometimes issuing from a coordinated single campaign, at others completely piecemeal; sometimes having the authority of law, at others created without sanction.*

138 Maurice Merleau-Ponty, *Phénoménologie de la perception*, Éditions Gallimard, Parigi 1945, tr. it. -*Fenomenologia della percezione*, Il Saggiatore, Milano 1965, pp. 417-418

*Meno ancora forniscono descrizioni sulla natura fisica della strada su cui si svolgono le attività umane - dalle più ordinarie alle più spettacolari.*<sup>139</sup>

La strada urbana, non è semplicemente una successione di eventi e di azioni, o un insieme di dati, ma è uno spazio fisico complesso e, come scrive Sennett, *dare una forma agli elementi fisici che si accumulano in una strada è un'esigenza altrettanto necessaria. Ed è proprio cogliendo la forma assunta dal tempo nello spazio che noi possiamo percepire la strada come un'esperienza stimolante, e non solo come il semplice documento di ciò che è accaduto. [...] Non è di copiare le forme del passato che abbiamo bisogno, ma di capire quali fossero i principi della loro attività inventiva.*<sup>140</sup>

Questo articolato elemento della città contiene, letto come spazio-relazione, apre anche tutte le dinamiche connesse alla vita e al funzionamento delle varie parti. Per comprendere questi aspetti è necessario, come scrive Rudofsky, *affrontare la complessità, capirla, smontarla, e ri-comporla attraverso la ri-scoperta, reinventando soluzioni. Così quando studia il tema dello spazio della strada, ne indaga tutti gli aspetti, dall'impostazione urbanistica al dettaglio di ingresso delle soglie, fino alla descrizione dell'abitudine quotidiana di gruppi di donne che si organizzano per tenere pulita una strada come fosse casa.*<sup>141</sup>

La ricerca considera lo spazio della strada nella sua complessa e articolata sintesi fisica e immateriale che lega insieme l'uomo e le forme costruite, dati che vivono insieme e si relazionano in una commistione, fatta di dettagli e più ampie condizioni che si condensano in quello spazio *tra* il pubblico e il privato.

139 A. B. Jacobs, *op. cit.*, p.6 (tradotto dall'autore) *The interplay of human activity with the physical place has an enormous amount to do with the greatness of a street. It is difficult or impossible to separate the two, and few try. Fewer still give descriptions of the actual physical nature of the street upon which human activities - from the most ordinary to the most spectacular – unfold.*

140 R. Sennett, *op. cit.* (1990), p. 192-193

141 Bernard Rudofsky, *Streets for People. A primer for Americans*, Doubleday & Company, Inc, Garden City, New York, 1964, p.54

Pubblico/Privato: una forma di spazio comune

La strada come spazio-relazione, si confronta essenzialmente con due condizioni, pubblica e privata, che si oppongono ma spesso si completano in una sequenza spaziale che determina diversi stati variabili nella forma e negli usi.

La parola pubblico viene usata con diverse accezioni, per qualificare gli aspetti della vita associata e della collettività, quindi per il benessere comune, per identificare il libero accesso e uso di un'area, e anche per identificare la gente, il pubblico. Al pubblico si associa e si contrappone il privato che invece fa riferimento ad un mondo interiore, proprio di una persona sola.

Il concetto di pubblico si è evoluto nel corso del tempo e se nell'antichità era associato ad un qualcosa connesso alla politica che escludeva alcune componenti sociali, come le donne e gli schiavi man mano ha assunto un ruolo diverso che ha cercato di includere molte più questioni.<sup>142</sup>

La ricerca assume il concetto di spazio pubblico a partire dal *public realm* (sfera pubblica), definito da Richard Sennett come *un luogo dove gli sconosciuti si incontrano. La differenza tra pubblico e privato risiede nella quantità di conoscenza che una persona o un gruppo ha sugli altri; nel regno privato, come in una famiglia, uno conosce bene gli altri ed è vicino, mentre nel public realm non lo fa; la conoscenza incompleta si unisce all'anonimato nel public realm. Il public realm è, per di più, un luogo.*<sup>143</sup>

Se il concetto di *public realm* fino a qualche decennio fa poteva essere associato e identificato con le piazze, le strade, i teatri, i caffè, oggi le nuove tecnologie comunicative hanno cambiato e alterato completamente il senso dei luoghi, così la sfera pubblica si può associare ad un *cyber-space* che non si identifica più con un spazio fisico. Il concetto di *public realm*, è illustrato da Richard Sennett, attraverso tre diverse scuole di pensiero. La prima è quella di Hannah Arendt che affronta il problema della sfera pubblica da un punto di vista più propriamente politico e si confronta con una cittadinanza attiva in tutte le questioni che concernono la comunità politica. La sfera pubblica, secondo Arendt, si identifica con lo *spazio della presenza* che viene creato *ovunque gli uomini sono insieme nelle modalità del discorso*

142 Cfr. Ilaria Boniburini, "Spazio/sfera pubblico e privato", in *Le Parole*, relazione alla Scuola di Eddyburg, Asolo 2009

143 Richard Sennett, "The Public Realm", in <https://www.richardsennett.com> (tradotto dall'autore) *a place where strangers meet. The difference between public and private lies in the amount of knowledge one person or group has about others; in the private realm, as in a family, one knows others well and close up, whereas in a public realm one does not; incomplete knowledge joins to anonymity in the public realm. The public realm is, more over, a place.*



La strada è, come riesce pienamente a descrivere l’opera di Bresson, quella sintesi di spazio pubblico e privato, di comunione e di intimità, di relazioni e chiusura. Stabilire un rapporto in questo spazio significa riconoscere una condizione di unione che si stabilisce tra l’uomo, le cose e gli altri uomini.  
Henri Cartier Bresson, *Napoli*, 1960

e dell'azione anticipando così la costituzione formale del dominio pubblico e delle varie forme di governo<sup>144</sup>.

Questo spazio assume un aspetto mutevole e variabile: *Esso è potenzialmente ovunque le persone si raccolgono insieme, ma solo potenzialmente, non necessariamente e non per sempre*<sup>145</sup>.

Questa condizione di comunità che può assumere diverse forme e temi, funge da sostegno allo spazio della presenza: *Vivere insieme nel mondo significa essenzialmente che esiste un mondo di cose tra coloro che lo hanno in comune, come un tavolo è situato tra quelli che vi siedono intorno; il mondo, come ogni in-tra, mette in relazione e separa gli uomini nello stesso tempo*<sup>146</sup>. Quindi, la sfera pubblica assume simultaneamente un significato stabile e mutevole che non necessariamente si identifica con lo spazio fisico.

La seconda scuola è quella di Jürgen Habermas, la cui visione appare più ricca di quella proposta da Arendt, poiché connette la sfera pubblica anche a questioni economiche. In particolare, il filosofo tedesco fa riferimento all’ambito della pubblica opinione o meglio allo spazio in cui si formano le opinioni pubbliche, dove si produce e si svolge la vita pubblica. La sfera pubblica come fenomeno sociale viene analizzato da Habermas<sup>147</sup> secondo tre diversi punti di vista: la scala, il contenuto e il grado di densità comunicativa, complessità organizzativa e di azione. In base a questi tre aspetti vengono individuati altrettanti livelli spaziali che possono essere associati alla sfera pubblica, astratta e fisica.<sup>148</sup> Questi ultimi devono essere connessi tra loro affinché la relazione tra il pubblico e il privato possa dare un sostanziale contributo alla sfera pubblica. Lo spazio pubblico è, quindi, inteso da Habermas, come qualsiasi mezzo che permette una comunicazione aperta.

Il terzo approccio è quello proposto dall’antropologo Clifford Geertz, il sociologo Erving Goffman e lo stesso Richard Sennett, la cosiddetta scuola performativa, che ha posto la propria attenzione a come le persone si esprimono e si relazionano allo straniero: i luoghi vengono indagati per come le persone li vivono, li usano e li modificano. In particolare, Sennett volge il proprio interesse agli aspetti più concreti che riguardano il *public realm* che si manifestano proprio nell’architettura, tra gli edifici e gli spazi abitati: *Il dialogo consiste nel chiedere in che modo e in che modo un particolare progetto edilizio permette*

144 Hannah Arendt, *The Human Condition*, 1958, p.199; trad. it.*Vita Activa: La condizione umana*, Bompiani, Milano 1964, p.211

145 *ivi*, pp.211-212

146 *ivi* p. 59

147 Jürgen Habermas, *Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaates*, 1992, trad. it. *Fatti e norme. Contributi a una teoria discorsiva del diritto e della democrazia*, Guerini, Milano 1996

148 Il livello elementare, legato ad interazioni che avvengono nei luoghi di vita quotidiana, piazze, strade, mercati, biblioteche; livello intermedio, con interazioni più strutturate rappresentazioni, manifestazioni religiose e pubbliche; e livello astratto, qui il grado di interazione è indipendente dallo spazio e fa riferimento alla comunicazione di massa, rientrano in questo ultimo livello televisione, dispositivi digitali, network.

alle persone di “adottare” gli edifici nel senso di usarli come veicoli per l’espressione sociale.<sup>149</sup> Questo approccio si differenzia dagli altri due per il suo interesse al legame umano, alla cultura sociale e nelle relazioni mutuali che queste stabiliscono con lo spazio fisico.

Il *public realm* può essere considerato quindi come una condizione propria che si genera nello spazio, in una costante interazione che viene stabilita tra le forme costruite e i suoi abitanti, luogo di condivisione e di comunione, ma soprattutto luogo del consenso e del riconoscimento di valori e opinioni. La strada, è lo spazio della città che può essere esemplificativo dell’idea di *public realm*, proprio per la sua natura relazionale alla ricerca di continui equilibri tra le sue diverse componenti. L’equilibrio tra il pubblico e il privato, fondamentale alla vita comunitaria, cerca nuove forme che spesso appaiono protese verso il privato: l’individuo sembra sempre più relegato nel suo mondo, nel suo ambiente più intimo che condivide con un ristretto numero di persone. Come scrive Sennett, la *res publica* assume solo una aspetto formale, legato alla sfera politica, mentre le persone sono sempre più prese dalle loro vicende personali, dalle loro sfere emozionali.<sup>150</sup> Questa visione intimistica della società si manifesta nella trasformazione dello spazio pubblico, che assorbe tutti i cambiamenti e le degenerazioni dell’individuo e nella pratica diviene uno spazio chiuso, un luogo che non vive più di relazioni ma di accadimenti isolati, a vantaggio del singolo e non della comunità, del commercio e dello scambio.

Oggi, utilizzare la dicotomia pubblico/provato per descrivere la varietà di spazi della strada e il loro grado di apertura o intimità sembra essere sempre più inappropriata e insufficiente. La strada urbana come luogo identificativo dello spazio pubblico non è più chiaramente riconoscibile. La sua complessa composizione spaziale e fisica tende a distaccarsi dalla visione rinascimentale, ripresa in parte nell’ottocento pur con significati politici e sociali differenti, di uno spazio scenograficamente definito in cui le continue cortine urbane e la ripetizioni di alcuni elementi architettonici la rendevano un luogo di valori condivisi. Seppur in molti contesti gli edifici storici mantengono una riconoscibilità formale e architettonica, manca l’identificazione da parte della collettività della strada come uno spazio da abitare. Essa è identificata piuttosto come un mezzo a servizio del passante, un luogo che accoglie funzioni, commercio, consumo e divertimento. La presente cultura, legata allo shopping e agli eventi, ha cambiato il modo di riconoscere gli spazi pubblici che si tramutano nei grandi centri commerciali, spazi espositivi, luoghi turistici e di intrattenimento in cui la strada diviene uno spazio, come scrive Baumann, *per far circolare la gente, da costringerla a guardarsi attorno, da tenerla occupata e divertita continuamente – ma in nessun caso troppo a lungo – da ciascuna delle innumerevoli attrazioni; non sono fatti certo per incoraggiare a fermarsi, a guardarsi a vicenda, a parlarsi, a pensare, ponderare o discutere qualcosa*



Il concetto di *public realm* si identifica con lo spazio della strada in quanto luogo che è in grado di equilibrare diverse componenti, fisiche e immateriali, pubbliche e private. Questa commistione di contenuti invita a riflettere proprio sull’idea di uno spazio comune, inteso come uno spazio libero, della partecipazione, dello stare insieme e del tenere insieme. Venezia, 2016

149 <https://www.richardsennett.com/site/senn/templates/general2.aspx?pageid=16&cc=gb>  
(tradotto dall'autore) *The dialogue consists in asking in what ways and how well a particular building project allows people to “adopt” buildings in the sense of using them as vehicles for social expression.*

150 <https://www.richardsennett.com/site/senn/templates/general2.aspx?pageid=16&cc=gb>

che sia diverso dagli oggetti in mostra: insomma, non a passare il tempo in una maniera scevra da implicazioni commerciali.<sup>151</sup> La conseguenza di questa condizione conduce ad una banalizzazione degli spazi collettivi della città destinati solo a feste, spettacoli, concerti, eventi e fiere modificando la loro condizione e il loro valore.

*Non è la conformità a conferire il titolo di pubblico*, scrive Crosta, ma uno spazio può essere definito pubblico solo se si stabiliscono delle interazioni: *Il carattere pubblico viene conferito ad un luogo se e quando tutti coloro che vi si trovano ad interagire in una situazione di compresenza, utilizzandolo in modi diversi e con motivazioni differenti (e non condivise: la compresenza può essere - e in genere lo è - caratterizzata da tensioni e da conflitti), apprendono, attraverso l'esperienza concreta della diversità (di cui “provano” i problemi), la compresenza in termini di convivenza. E attraverso questo processo di apprendimento, “si fanno” pubblico. Il processo d’interazione sociale in una situazione di compresenza, è allora un processo nel quale (e attraverso il quale) popolazioni diverse costruiscono uno “spazio pubblico” e si costituiscono in Pubblico*<sup>152</sup>.

Ed è proprio questa *compresenza* che domina le strada, la stessa che rende pubblici anche quegli spazi che di fatto non lo sono ma che sono in grado di determinare delle relazioni, sociali o anche visuali. Il concetto di pubblico ha quindi modificato il suo significato, soprattutto in relazione allo spazio fisico. Nella condizione contemporanea sembra quindi più opportuno volgere l’idea di pubblico verso quella di comune che fa riferimento ad un livello di associazione che riconosce alcuni valori indipendentemente dalla loro proprietà.

Joseph Rykwert si sofferma sull’idea di una proprietà comune, che non si oppone a quella di spazio pubblico ma la completa o meglio la rende più attuale: *Mentre percorriamo un terreno- terra nuda o pavimentazione dura -, i nostri piedi lo rivendicano come proprietà comune: l'azione è abusata e di routine, ripetuta milioni di volte al giorno, in modo che sostenendola con tale potere metaforico possa sembrare grottesca. Riflettete comunque che ogni volta che i tuoi piedi toccano la piattaforma mentre scendi da un treno o il marciapiede da un autobus, anche ogni volta che scendi le scale della tua casa a chiudere la tua porta, stai dando per scontato - e quindi anche sostenendo - il terreno su cui si passa come bene comune. [...]. La superficie che percorriamo con i nostri piedi difficilmente incide sulla nostra attenzione, anche se l'azione dei nostri piedi è diretta e palpabile.*<sup>153</sup>

La strada, quindi, rende attivo uno spazio e struttura una densità orizzontale che tesse una fitta trama

di eventi e spazi, pubblici e privati insieme. In questa visione, lo spazio fisico, parte dominante della sfera pubblica, non può assumere un ruolo marginale, ma un ruolo diverso, che supera il binomio pubblico-privato e si riconduce all’idea di bene comune proposta da Rykwert. Il concetto di strada urbana come spazio comune viene esplicitato anche nel progetto che, come scrive Pressman, si basa su *due prospettive fondamentali. Un'enfasi è la forma urbana e l'uso delle strade (e in particolare negli ambienti pedonali, dove gli ambienti sono intesi come spazio e artefatto). L'altra è sull'esperienza utente “reale”, giorno per giorno (regno esperienziale).*<sup>154</sup>

Nel provare a spiegare questa forma di spazio comune, che parte dalle strade e si estende ad un diverso modo di concepire lo spazio della città<sup>155</sup>, si propone la rilettura di tre esempi che attraverso diverse modi di affrontare il progetto hanno inteso sviluppare nuove proposte di strada che influenzano il modo di usare e di interpretare lo spazio urbano. Gli esempi che si propongono, Progetto Strade di Peter Eisenmann, Bankside Urban Park di Witherford Watson Mann Architects e Exhibition Road di Dixon Jones, sono stati sviluppati in tempi e contesti culturali estremamente diversi ma in ognuno la strada è il dato da cui partire per ripensare la città.

Il primo esempio è la ricerca condotta all’Institute for Architecture and Urban Studies da Peter Eisenman, Vincent Moore, Peter Wolf, Victor Coliandro, Thomas Schumacher e Judith Magel. Questo studio è parte di una ricerca più ampia “Progetto-strade” condotto a Binghamont, New York, che intende ridefinire lo spazio pubblico partendo da diverse soluzioni dello spazio della strada. Il gruppo ha inteso affrontare uno dei problemi poco sviluppato dall’urbanistica e l’architettura o meglio lo spazio tra gli edifici in quanto spazio spesso poco integrato nel progetto urbano. Dopo le numerose critiche mosse in quegli anni ai più che consideravano la strada sempre di più solo uno spazio con la funzione di portare da A a B, il desiderio di questa ricerca era quello di *rovesciare nuovamente questo processo con il concepire la strada come un'entità positiva.*<sup>156</sup>

Mentre gli studi sulla strada si sono concentrati prevalentemente sul traffico e su alcuni aspetti

154 Norman E. P. Pressman, *The European Experience*, in A. V. Moudon (a cura di) *op. cit.*, p. 40 (tradotto dall'autore) *One emphasis is on urban form and the use of streets (and specifically in pedestrian environments, where environments is meant as space and artefact). The other is on the “real-life”, day-to-day user experience (experiential realm).*

155 Il dibattito contemporaneo si concentra anche su un'altra idea di spazio, quello astratto che si indentifica con i mass media e internet. Questo ha in parte influenzato il modo di concepire l'evoluzione dello spazio pubblico, i rapporti inter-relazionali, ma ha anche aperto ad una riconsiderazione e una maggiore e più sensibile attenzione al contatto umano, fisico e tangibile, e alle possibili forme di comunicazione. Questa maggiore apertura si manifesta in una nuova forma di interazione tra la fisicità delle cose, come scrive Castells: *“L'ultima frontiera dell'urbanistica e delle scienze sociali in generale, è lo studio delle nuove relazioni tra spazio e tempo nell'era dell'informazione [...] La metropoli non si annulla nelle reti virtuali: piuttosto, si trasforma attraverso l'interazione tra comunicazione elettronica e relazioni fisiche, attraverso la combinazione di luogo e network.”* in Manuel Castells, *Informationalism, Networks, and the Network Society: a Theoretical Blueprinting, The network society: a Cross-Cultural Perspective*, Edward Elgar, Northampton, 2004

156 P. Eisenman, V. Moore, P. Wolf, V. Coliandro, T. Schumacher e J. Magel, *Le strade nell'area centrale di una piccola città americana*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.367

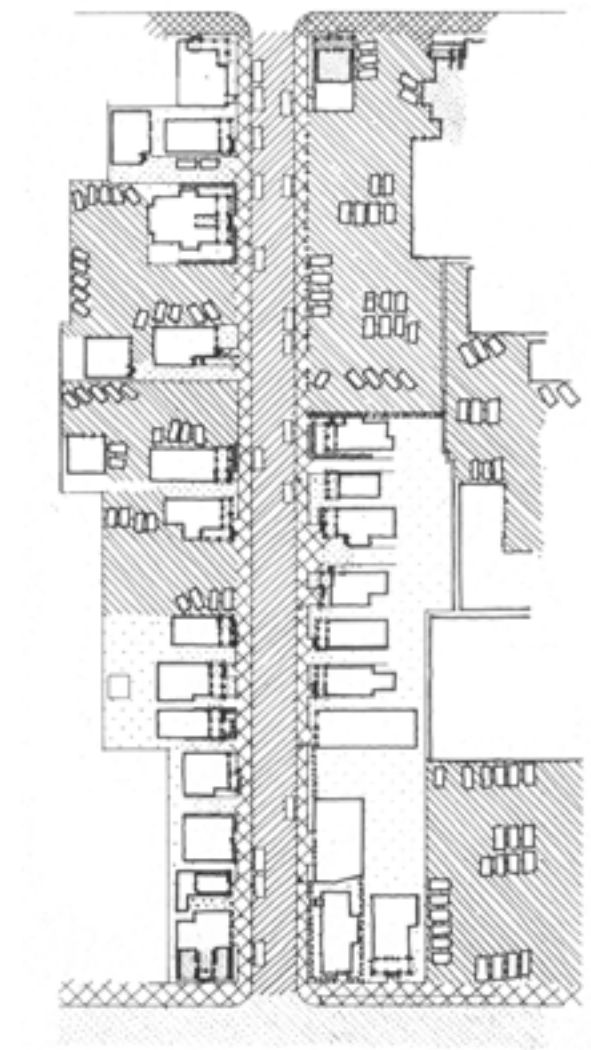




La strada viene interpretata nel Progetto Strade non più come un elemento urbano che connette da A a B ma come uno spazio della città che deve essere ripensato positivamente per la città e i suoi cittadini. Questo esperimento è uno dei primi ad utilizzare un approccio partecipativo che integra la popolazione, gli enti della municipalità e i progettisti.

La proposta non è l'esito di un risultato univoco, ma la comparazione di diverse ipotesi che interpretano la strada in differenti modi, con il fine comune di recuperare e ripensare lo spazio della città a partire dalla strada.

Progetto Strade di Peter Eisenman, 1978 - Tavola del gioco; Combinazioni alternative di interventi fisici



Il risultato è un progetto di una visione integrata che considera lo spazio della strada come uno spazio dell'incontro, in cui non è solo lo spazio riservato alla carreggiata ma avvia una riflessione che integra quello spazio tra gli edifici parte necessario del progetto.

Progetto Strade di Peter Eisenman, 1978 - Analisi dello spazio di incontro

accessori, il loro lavoro parte dalla seguente premessa: *sebbene lo spazio della strada legalmente definito, tra linee che delimitano proprietà, sia stato negli anni passati un fattore limitato nella progettazione e nel rinnovamento del nostro ambiente pubblico, l'ambiente pubblico, ben oltre ciò che comportano gli impacci rappresentati dai diritti di proprietà, dall'uso del territorio e dalla divisione in zone, costituisce la risorsa più importante per progettare miglioramenti urbani*.<sup>157</sup>

Lo spazio della strada è qui inteso come un insieme di forze simboliche e operative e soprattutto come l'interfaccia tra l'ambiente pubblico e il dominio privato, è considerato come un manufatto significativo e reciprocamente interagente.

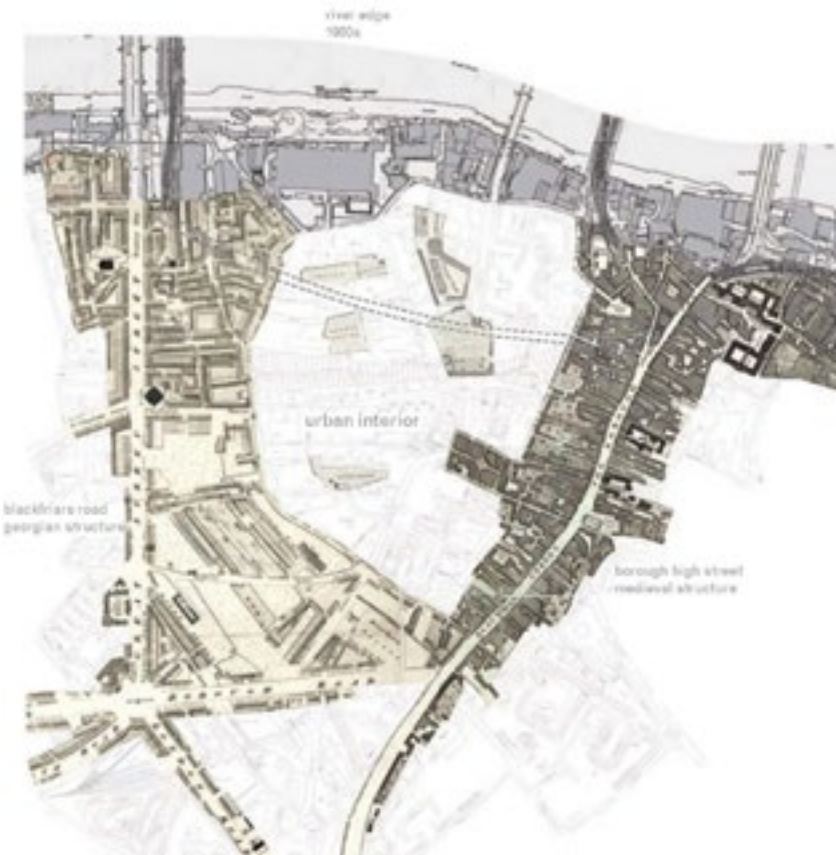
Lo studio applicato alla città americana di Binghamton intende produrre un ambiente pubblico più strutturato, in cui la rete stradale non è pensata come un mero canale di comunicazione ma piuttosto come una gerarchia di spazi intesi come luogo e collegamento, come passaggio tra il pubblico e il privato. Lo spazio della strada non è semplicemente lo spazio aperto e pubblico della città ma quello che *può essere usato liberamente dal pedone*.<sup>158</sup>

Il metodo che è stato sviluppato in questa ricerca individua tre modelli, uno teorico, uno partecipativo e uno progettuale. La prima fase parte dalla definizione di una Matrice di Procedimento che serve per definire un diagramma operativo e organizzare lavoro e dati ma soprattutto per sviluppare un rapporto normativo.

La seconda operazione è l'elaborazione del Gioco delle strade: una mappa dell'area di studio e due tipologie di gettoni una che simboleggia i problemi e obiettivi e l'altra i possibili interventi da attuare sulle strade. Questa fase si sviluppa con la partecipazione della comunità a cui è chiesto di individuare le aree critiche e i posti più convenienti.

L'ultima fase è quella del progetto, una fase decisionale in cui si sviluppano gli interventi diretti sulla strada. Questo progetto ha avviato un ripensamento teorico e pratico dello spazio della strada: *Fattori come l'integrazione sociale, economica, amministrativa del dominio pubblico e di quello privato, realizzata per mezzo di una sequenza di progetti, ampliano quello che prima si pensava fosse lo spazio della strada (nel suo significato convenzionale di area delimitata da muri) sino a comprendere sia la continuità fisica e sociale sia l'accesso agli edifici privati*.<sup>159</sup>

Un altro e più recente progetto è il lavoro svolto da Witherford Watson Mann Architects che avviano la ricerca ponendosi la domanda: *come è possibile costruire una buona strada?* Interrogandosi sullo spazio tra gli edifici hanno provato a dare una risposta alla condizione di numerose città in cui gli edifici sembrano avere una loro posizione casuale e non inseriti in un sistema continuo. Il gruppo, in numerosi progetti, considera lo spazio pubblico come un punto necessario da cui partire per provare ad



L'area di intervento è nella parte sud di Londra, in prossimità del Tamigi delineata da due principali strade di particolare rilievo storico e geografico, che connettono la parte nord e quella sud di Londra. Negli ultimi anni quest'area è stata investita da un particolare sviluppo economico e culturale per la presenza di numerosi edifici di forte attrazione come la Tate Modern, Borough Market, Southwark Cathedral, Ospedale di Guy, London South Bank University. Individuazione dell'area in Report "Bankside Urban Forest" di Witherford Watson Mann Architects

157 *ivi*, p.368

158 *ibidem*

159 *ivi*, p.396



Il progetto di Witherford Watson Mann Architects si basa sull'utilizzo di tre diverse tipologie di "strade" *Routes*, *Streams* e *Clearings* che con diversi livelli di intensità di intervento provano ad integrare la parte centrale alle strade principali.

La *vision* del progetto, che si svilupperà in un tempo piuttosto lungo, prevede una "forestizzazione" dell'area. Questa è intesa come un'azione selvaggia e naturale tipica della foresta e opposta a quella di un parco. L'inserimento del verde non è solo un modo di portare alberi in città ma come elemento centrale del progetto di riqualificazione dell'area.

*Vision* in Report "Bankside Urban Forest" di Witherford Watson Mann Architects

innescare una condizione migliorativa intervenendo in quegli spazi che spesso risultano trascurati o meglio non pensati.

La loro ricerca riflette sulle azioni che giornalmente si pongono all'architetto, aprire una finestra, disegnare una porta, e provano, attraverso queste azioni elementari, a restituire un maggiore grado di collettività e di convivialità agli spazi urbani: *Come cambierebbe la nostra esperienza di vivere guancia a guancia con altri se, invece di impilare appartamenti come le unità ripetitive, trattassimo le strade e le corti come i blocchi costruiti della città? Se, invece di vedere cosa è rimasto dopo aver abbandonato i tipi predeterminati su un sito, lasciassimo che lo spazio in between formi gli edifici?*<sup>160</sup>

Di particolare interesse è l'intervento che hanno portato avanti nell'area di Bankside a Londra. Il gruppo di clienti<sup>161</sup> coordinato dalla Better Bankside ha selezionato il lavoro di Witherford Watson Mann architects perché in grado di rispondere alla richiesta di una strategia urbana che incrementasse la sfera pubblica nell'area di Londra che va dal fiume fino alla zona Elephant and Castle, delimitata da Blackfriars Road e Borough High Street. Attraverso un approccio integrato<sup>162</sup> è stata condotta una accurata analisi dell'area e sono state individuate tre diversi tipi spaziali *routes*, *streams* e *clearings* che corrispondono a diverse condizioni e quindi possibili usi dello spazio. L'idea del progetto è quello di portare nella zona di Bankside una foresta urbana, richiamandone gli aspetti più liberi propri di questo contesto naturale. L'intervento seppur in linea con le strategie della città verde non intende semplicemente piantare alberi in strade più o meno rilevanti, ma tenta attraverso un programma a lungo termine di ricucire parti del quartiere proprio attraverso un cambiamento del progetto della strada: diffusi elementi verdi, una rete di piccoli parchi, cortili e spazi sacri, luoghi d'incontro di rilevanza storica e significativi per lo scambio economico, sociale e culturale (Tate Modern, Borough Market, Southwark Cathedral, Ospedale di Guy, scuole locali e le vie dello shopping, London South Bank University), insieme ad un miglioramento degli edifici esistenti, delle corti e dei giardini.

L'ultimo esempio è Exhibition Road a Londra. Questa strada, nata nel 1851 per la Grande Mostra di Londra, non aveva un particolare carattere identitario tale da rappresentare il prestigioso ruolo che nel tempo ha assunto come una tra le più importanti arterie culturali di Londra. Da Hyde Park fino a South Kensington attraversa alcuni tra i più importanti musei di Londra, Victoria & Albert Museum,

160 Sito: <http://www.wmmarchitects.co.uk/ideas/reflections-on-transformation-memory-as-told-through> (tradotto dall'autore) *How would it change our experience of living cheek-by-jowl with others if, instead of stacking apartments like repeating units, we treated streets and courts as the building blocks of the city? If, instead of seeing what is left over after dropping predetermined types onto a site, we let the space in-between shape the buildings?*

161 In collaborazione con London Borough of Southwark, Tate Modern, The Architecture Foundation, Transport for London, Land Securities, Cross River Partnership e Native Land

162 Witherford Watson Mann Architects si sono serviti del prezioso contributo di Ken Worpole, il fotografo Philipp Ebeling, Alexandra Rook di PRP Architect e le ricerche sul campo di Shibani Bose.

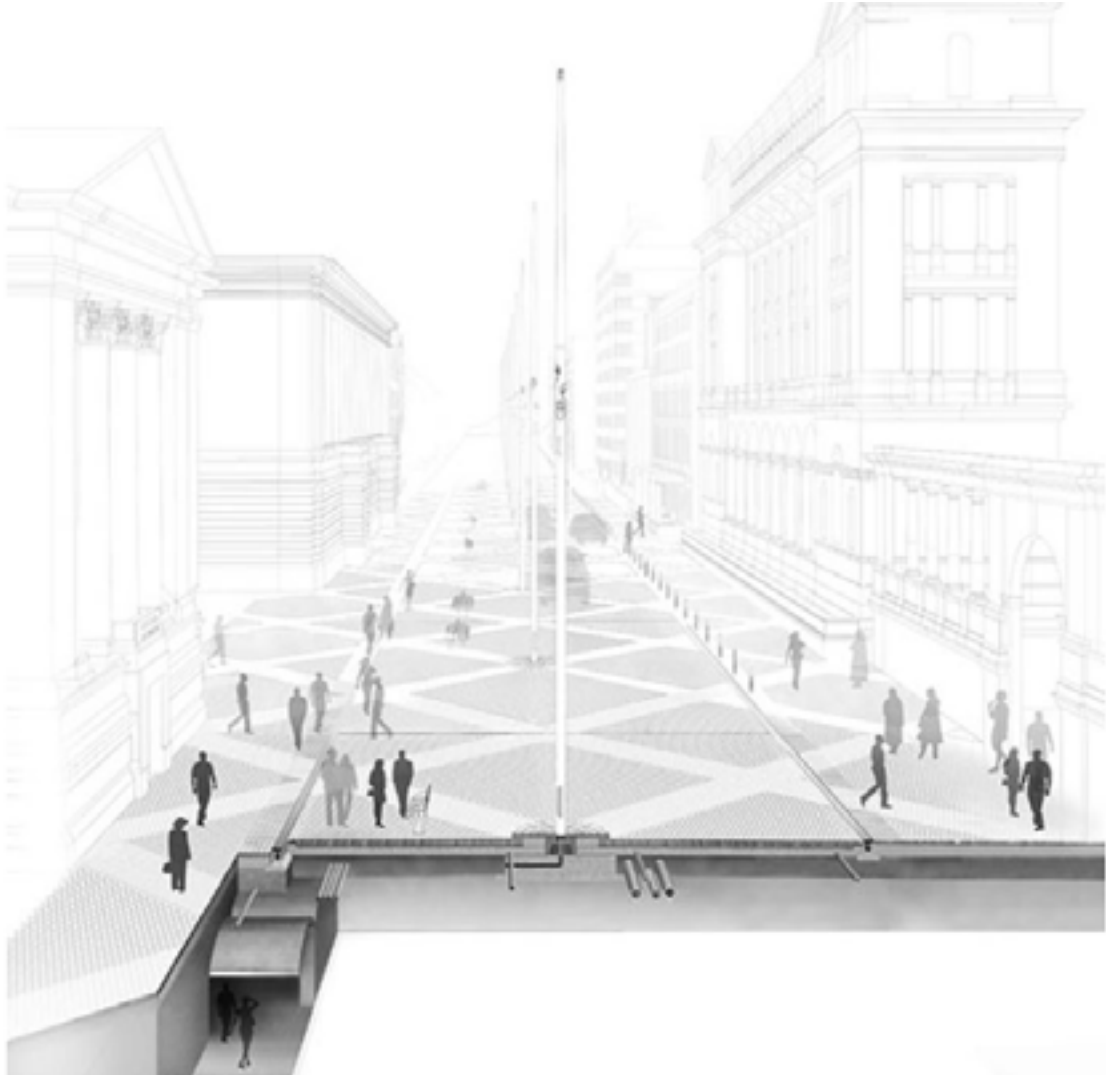
Museo di Storia Naturale, Museo di Scienza, Imperial College, Royal Geographic Society. A metà degli anni '90 del Novecento viene proposto un progetto di rinnovamento, “Albertopolis”, che prevede la trasformazione delle strade e di tutte le aree intorno. Ma è solo nel 2003 che si avvia un reale processo di trasformazione della strada, quando il Royal City di Kensington e Chelsea decide che la strada non è sufficientemente rappresentativa di se stessa e del suo ruolo. Viene istituito un concorso a cui partecipano tra i più importanti studi internazionali, l'idea vincente è quella di Dixon Jones che propongono un progetto estremamente radicale e ben calibrato.

La strada è in grado di esprimere l'idea di senso comune, viene ripensata nella sua interezza, nella sua complessità di usi e utenti ma è concepita come un oggetto unico, un solo corpo senza nessuna distinzione per i veicoli, pedoni e ciclisti. Una strada libera. Questa libertà è espressa in una superficie continua, con diagonali in granito grigio e bianco, i cui lati sono leggermente inclinati e delimitati da leggere zigrinature. Il piano è unico senza soluzione di continuità: i pedoni si possono mescolare alle auto e tutto in una diversa forma di movimento e di occupazione, questa definizione formale comporta una maggiore attenzione allo spazio e alle cose che ci sono intorno. Il piano orizzontale, decorato e continuo, ricorda le superfici sinuose e articolate di Burle Marx, i grandi viali di Barcellona o i marciapiedi e le piazze di Lisbona. La strada adduce ad un ripensamento dello spazio urbano, gli automobilisti pongono maggiore controllo e attenzione e i pedoni vivono uno spazio comune e condiviso. Questo esempio si può dire esplicativo di quella che Gehl chiama sostenibilità sociale, *una significativa dimensione democratica che privilegia un pari accesso per incontrare “gli altri” nello spazio pubblico. Un prerequisito generale qui è facilmente accessibile, invitando lo spazio pubblico che serve come un ambiente attraente per riunioni organizzate e informali.*<sup>163</sup>

La strada è un grande piano che accoglie e si relaziona con gli edifici intorno enfatizzandoli, lo spazio centrale, che ospita un Sistema di illuminazione costituito da grandi e alti pali conferisce grandiosità al grande asse che diviene uno spazio in cui piacevolmente si può camminare e godere del percorso.

Gli esempi proposti provano a descrivere, attraverso tre diversi modi di approcciare al progetto urbano, un obiettivo condiviso ovvero quello di creare uno spazio pubblico, collettivo o meglio comune. Questi progetti, sono il risultato di sperimentazioni di forme e processi progettuali: Eisenman propone uno dei primi esempi di approccio partecipativo applicato al progetto di architettura; il caso di Bankside indaga una scala di intervento più ampia e avvia, attraverso un progetto a lungo termine innescato da piccoli interventi, un ripensamento collettivo dello spazio; l'intervento più radicale, ad una scala più piccola, architettonica, l'unico piano della Exhibition Road capace di modificare regole non scritte che hanno da sempre costruito la strada, le carreggiate, i marciapiedi, modificandola in uno spazio comune, di tutti.

<sup>163</sup> Jan Gehl, *Cities for People*, Island Press, Washington 2010, p. 109 (tradotto dall'autore) *a significant democratic dimension that prioritizes equal access to meet “others” in public space. A general prerequisite here is easily accessible, inviting public space that serves as an attractive setting for organized as well as informal meetings.*



Exhibition Road è una delle strade di maggiore rilievo a Londra, nasce come strada rappresentativa per la Grande Mostra e arricchendosi di una serie di edifici di particolare pregio mantiene questo carattere ancora oggi. È situata nella parte ovest di Londra e collega Hyde Park con il quartiere South Kensington. In seguito al progetto di rinnovamento proposto dalla municipalità negli anni '90 del Novecento, viene istituito un bando di concorso vinto da Dixon Jones Architects. Il progetto è particolarmente interessante per la semplicità e al tempo stesso l'innovazione del modo di concepire una strada oggi: un unico piano continuo senza soluzione di continuità. Il risultato è un nuovo concetto di spazio comune che combina la viabilità e la definizione architettonica, supera la distinzione di corsie carrabili e pedonali e conferisce una armonica qualità spaziale e percettiva dello spazio. Exhibition Road, Dixon Jones Architects

I tre progetti dimostrano come, in condizioni fisiche e geografiche differenti, l'idea di uno spazio pubblico isolato da quello privato sembra essere ormai superata. È necessario un ripensamento della netta demarcazione di spazio pubblico/privato, e porre maggiore fiducia nella materia delle cose, nella loro conformazione capace di alterare l'uso o il non uso di alcuni spazi della città, provocando una modificazione di senso che prima di tutto si può percepire nelle strade e le piazze. In questa condizione non è possibile rintracciare un univoco rapporto tra la forma urbana e il tipo dello spazio pubblico, è forse la ricerca di una nuova forma collettiva, sintesi di un nuovo ordine di relazioni, che si può dire identificativa della strada come spazio comune della città.



Girovagare



Gordon Parks, fotografa un’opera “Skeletal sculpture” di Alberto Giacometti. È un gesto sorprendente che mette in luce due stati d’animo, due mondi che provano a stabilire un contatto: la longilinea e gesticolante figura si contrappone ad una strada di Parigi che silenziosa osserva ma sembra ignorare il maestoso gendarme.  
Gordon Parks, “Skeletal sculpture” di Alberto Giacometti, Parigi 1951

*Sperimentazione: osservare con i piedi e camminare con la mente.*  
*Capovolgere il modo di osservare, di conoscere e di avvicinarsi alla strada ha comportato, in primo luogo, un avvicinamento del corpo alla città, ad una interazione fisica e relazionale, corporea, che si fonda su un’osservazione sensibile e sensitiva del visibile. La percorrenza e l’esplorazione sono lo strumento conoscitivo adoperato per provare a cogliere gli aspetti immateriali, ma qualitativi che si celano nello spazio urbano. La strada è il luogo della conoscenza a cui porre domande e da cui ricavare risposte.*  
*Via Tribunali e St John Street divengono il luogo di questa esplorazione. Entrambe le strade sono esemplificative per la loro composizione formale, spaziale e sociale di quel tipo di strada urbana associabile all’idea senso comune proprio dello spazio urbano. La consistenza architettonica che si percepisce, espletando questi luoghi, esplicita un senso di compiutezza e di variazione di sequenze spaziali, in alcuni casi con maggiori esplicitazioni fisiche, in altri relazionali.*  
*Girovagare è percorrere, attraversare gli spazi e comprenderne quelle condizioni di incontro e di socialità, l’interazione fisica ed emozionale che si stabilisce tra il piano verticale e orizzontale.*  
*Girovagare è camminare, sentire il suolo, avvertirne le variazioni, impadronirsi della materia e della superficie che appartiene alla strada e che costruisce lo strato visibile.*  
*Girovagare è osservare, perlustrare, vedere e pensare gli spazi, i ritmi e le proporzioni delle sequenze spaziali proprie alla strada.*  
*Girovagare è descrivere gli spazi, tradurli in una forma urbana e di urbanità, elencare le azioni, identificare le forme architettoniche e spaziali che contribuiscono al funzionamento della strada.*  
*Girovagare è, infine, conoscere e riconoscere gli spazi attraversati e incontrati, entrare in contatto, stabilire una corrispondenza e una relazione con la strada: spazio necessario e essenziale per la vita della città.*  
*L’insieme di queste azioni è volto ad una esplorazione del visibile per provare a comprendere come lo spazio urbano interagisce con quello umano, come le forme architettoniche e spaziali generano quelle condizioni che trasformano lo spazio della città in uno spazio vitale, in cui l’uomo riconosce il senso dello stare insieme, della condivisione e dell’appartenenza.*

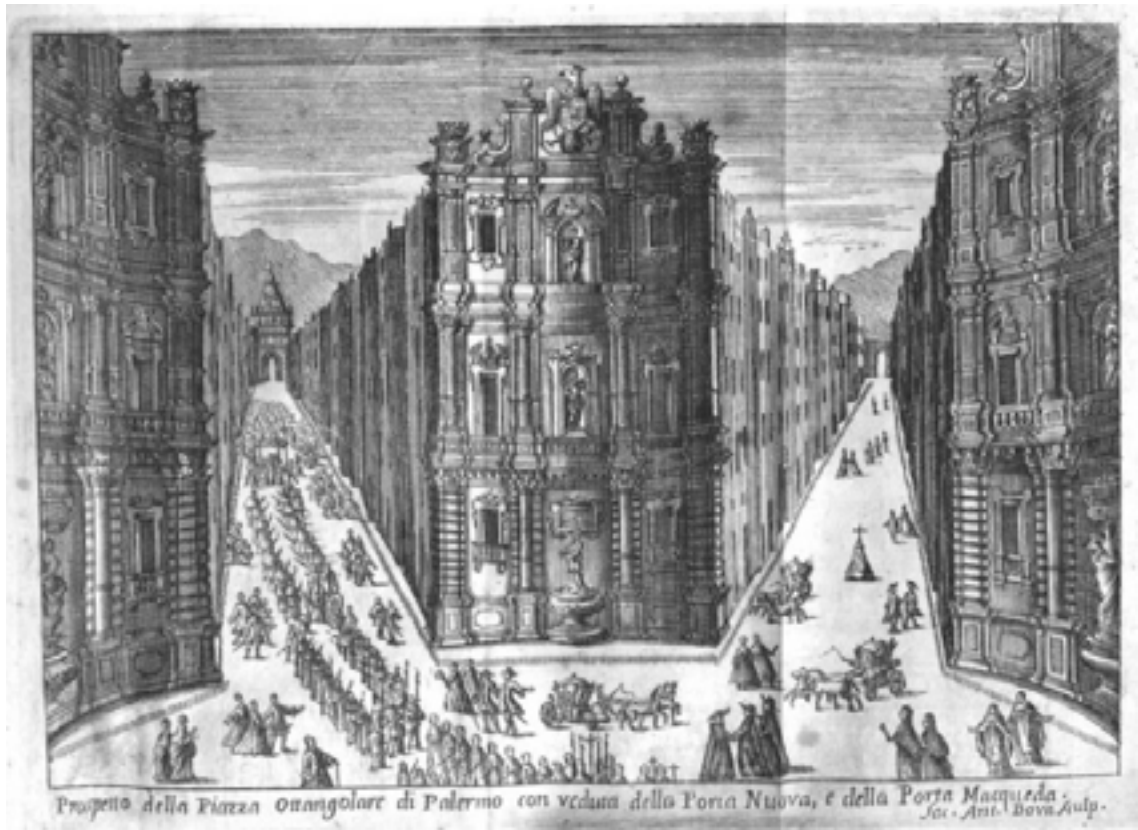


Leggere i sistemi spaziali: una metodologia empirica

*“È un fenomeno riguardante più l’intera strada che gli edifici in sé e per sé, ma li coinvolge in modo che i sistemi spaziali di essi tra le varie caratteristiche delle immagini finali, devono tener conto anche della solidarietà che deriva loro dall’essere parte di quella generale di una determinata strada: un fatto di reciproche relazioni tra strada ed edifici che aumenta l’espressione fisionomica del loro essere insieme.”*

Giuseppe Samonà, 1979-82

L’esito del primo approccio conoscitivo dello spazio della strada urbana è stata la costruzione di una definizione che considera la strada urbana come uno spazio-relazione che combina il dato fisico e immateriale come aspetti indissolubili appartenenti allo stesso elemento urbano. Mentre la prima fase ha provato a sintetizzare una serie di dati raccolti analiticamente, nella seconda fase si esplicita una condizione, che questa ricerca ritiene necessaria e determinate, esperienziale che l’uomo, nello specifico l’architetto, stabilisce con il proprio ambiente di vita. Un’indagine sensibile del visibile diviene la vera guida per chi indaga lo spazio urbano. Questo approccio utilizza la descrizione e l’osservazione per approfondire diversi livelli di conoscenza dello spazio della strada. La descrizione è usata come strumento di indagine per esplorare tanto il dato fisico quanto quello immateriale dello spazio urbano. La scelta di operare una descrizione attraverso delle categorie, che seppur specifiche lasciano una buona possibilità di interpretazione all’osservatore, permette di avere un costante confronto nell’approccio e nell’analisi della città. Descrivere significa riportare i caratteri desunti dal dato reale in lettere, o nel caso specifico in immagini e disegni, leggere invece implica una selezione, una scelta tra i dati desunti dalla descrizione, quelli più utili a orientare una interpretazione critica dello spazio che metta in luce alcune questioni. Infatti, a seguito della fase descrittiva, si propone una lettura dello spazio della strada che approfondisce e orienta l’analisi interpretativa che prova a porre l’attenzione su alcuni aspetti e consapevolmente trascurarne altri. In particolare, la ricerca intende individuare una metodologia di lettura dello spazio della strada che partendo dalla indagine e dal confronto tra il vuoto e il pieno, gli edifici e lo spazio intorno, provi a cogliere sia gli aspetti insiti nelle cose costruite che quelli impliciti nella relazione e nell’interazione tra questi, che definiscono il carattere dei luoghi. La relazione tra edificio, strada, spazio pubblico e città è un tema che ha suscitato l’interesse di diverse figure del dibattito architettonico della seconda metà del Novecento italiano. In particolare Muratori, Rossi, Samonà, Caniggia, Gregotti, Aymonino pongono la questione urbana come base della ricerca



Questa veduta storica della città di Palermo enfatizza il carattere predominante delle strade sia per il valore architettonico sottolineato da uno spazio definito e compiuto che per la vitalità, la movimentata presenza della gente che articola e caratterizza lo spazio urbano.  
Palermo, veduta da piazza Vigliena o dei Quattro Canti in una incisione da A. Leanti (Lo stato presente della Sicilia, Palermo, 1761)

architettonica sia da un punto di vista teorico che nelle sperimentazioni più pratiche. Di particolare interesse per questa ricerca è il contributo di Giuseppe Samonà che si sofferma in maniera precisa sul tema della strada.

In occasione della redazione del Piano Programma del Centro Storico di Palermo tra il 1979-82, Samonà in collaborazione con Giancarlo De Carlo, Umberto di Cristina e Anna Maria Sciarra Borzi, propone uno studio improntato sulla lettura del contesto. *Ho usato la parola “lettura” e non “analisi” – scrive De Carlo – non perché la consideri sbagliata, ma perché l’uso che ne è stato fatto le ha dato il sapore ed il colore di una specializzazione. [...] lo scopo fondamentale di un Piano è proprio quello di creare significati e di dare significati ai luoghi.*<sup>164</sup>

Dall’osservazione attenta e ripetuta dei luoghi oggetto del piano di Palermo, Samonà elabora una metodologia di lettura dello spazio della città che si basa essenzialmente su criteri empirici della morfologia urbana, intesa *nella pienezza dei significati e dei problemi che la rappresentano, con segni visivi formali e sostanziali insieme, come immagine della città nelle sue espressioni generali e analitiche.*<sup>165</sup>

La ricerca morfologica è utilizzata per intervenire nei centri storici e si basa sulla percezione dei segni del linguaggio visivo. Attraverso una conoscenza e decodifica graduale di questi segni, giunge alla definizione delle icone degli elementi oggetto dell’analisi. Il metodo percettivo, proposto da Samonà, si suddivide in due parti: una prima più generale che interessa la città con particolare attenzione alle strade e alle piazze intese come *immagine di uno spazio orizzontale interposto ai manufatti che vi si affacciano, e limitato sui lati opposti da un primo generico apprezzamento dei rapporti;*<sup>166</sup> la seconda è invece legata al contesto delle strade e delle piazze diviso in sistemi, ovvero *unità parziali unite da situazioni solidali, in cui ha valore determinante sulla proporzione dell’invaso la sua lunghezza.*<sup>167</sup>

La lettura si basa sostanzialmente sulla individuazione di una sequenza di immagini di oggetti, il cui riconoscimento visivo è una sua immagine immediata e ingenua di semplice somiglianza, per cui ogni parte di esso ha nell’immagine contorni smaglianti in modo più o meno vago all’oggetto stesso secondo l’attenzione e la sensibilità di chi guarda,<sup>168</sup> e intende la città nella sua pienezza di significati, visivi e sostanziali insieme. Le immagini che costituiscono insieme la percezione dello spazio urbano sono suddivise in: una prima immagine contestuale; una seconda connessa ai sistemi solidali al contesto; approfondimento delle immagini attraverso un’integrazione del processo percettivo dell’icona; e un’ultima che rappresenta una valutazione critica delle parti e delle possibili previsioni.

La città analizzata è costituita da spazi aperti e chiusi, definiti da strade, piazze ed edifici. Queste forme

164 Cfr. Lucio Fontana, *Giancarlo De Carlo: l’ultimo architetto del duca di Urbino* in “Ananke” n.9, Marzo 1995  
165 C. Ajroldi, F. Cannone, F. De Simone (a cura di), *op. cit.*, p. 139 (G. Samonà)  
166 *ivi*, p. 223  
167 *ibidem*  
168 *ivi*, pp. 80-81

interne ed esterne del contesto urbano costituiscono un insieme di sistemi che sono percepiti come una rappresentazione spaziale esplicitata da immagini e da parametri storici del contesto. *Questa situazione iconica lega sensibilmente le immagini delle facciate ai volumi dei manufatti corrispondenti ad esse sulle strade e le piazze e ne esprime immediatamente la forma come descrizione segnica di superficie senza ricorrere ai condizionamenti sintagmatici e mediati della lingua parlata.*<sup>169</sup>

Il linguaggio visivo viene applicato all’architettura e lo stesso Samonà ne specifica la scelta: *I segni del linguaggio visivo, a differenza del linguaggio parlato, non sono in parte significativi e in parte convenzionali, ma soltanto significativi, sono infatti segni iconici, cioè immagini.*<sup>170</sup> Tutti gli oggetti che costituiscono l’ambiente costruito della città si manifestano nella loro immagine che in parte dipende dalla riconoscibilità stessa degli oggetti e in parte dalla sensibilità dell’osservatore. Il modo di osservare un oggetto varia a seconda del motivo per cui quello oggetto è osservato, man mano il grado di osservazione può essere approfondito al fine di rilevarne le caratteristiche di sostanza, che influenzano la forma dell’oggetto che tende ad integrarsi con la sostanza stessa giungendo quindi alla formazione dell’icona.

Quando l’analisi viene estesa all’ambiente costruito lo studio si basa sullo spazio della città come un insieme di sistemi spaziali tra loro correlati. Questi sistemi spaziali sono percepiti attraverso una situazione mentale e astratta, una percezione che deriva proprio dal primo approccio con il manufatto. Successivamente, questa immagine si adatta all’ambiente, per la produzione di immagini più profonde. In particolare, questa prima percezione astratta si può sintetizzare nelle relazioni di contesto e di sistema. Il contesto è inteso come *situazioni libere, ma solidali a certe condizioni, lo si può ritrovare con un esame obiettivo delle forme urbane, che rappresentano, per esempio, le immagini immediate di un solco di una strada con i minori solchi di strade trasversali, che vi confluiscono; mentre il sistema di spazi si identifica, o con l’immagine di un palazzo sia all’interno che all’esterno, o con gli elementi di un elenco che nella loro organizzazioni formano complessivamente l’unità.*<sup>171</sup>

Nelle analisi urbane operate, Samonà individua due tipi di spazio urbano, quello della città antica che è formato da una serie di spazi artefatti consolidati nel tempo, *spazi con motivi di intensa solidarietà urbana, in cui ogni strada, ogni piazza è pervasa da un equilibrio stanziale ancora molto forte; si tratta cioè di particolari equilibri di sistemi spaziali aperti e chiusi, che ci danno la convinzione di vivere ancora in un ambiente creato per la comunità urbana, in cui le attività di lavoro e di svago trovano, sia pure deteriorati e anacronistici, valori antropologici del sociale, che sentiamo proponibili per il nostro futuro di cittadini. In questa parte della città lo spazio è collaudato da queste presenze stabilizzatrici a noi indispensabili e i valori che le definiscono quale base*



Il contesto è inteso come *situazioni libere, ma solidali a certe condizioni*, può essere rappresentato attraverso *le immagini immediate di un solco di una strada con i minori solchi di strade trasversali, che vi confluiscono.*

Tavola dei contesti elaborata in occasione del Piano Programma del Centro Storico di Palermo tra il 1979-82, Giuseppe Samonà in collaborazione con Giancarlo De Carlo, Umberto di Cristina e Anna Maria Sciarra Borzi  
In G. Di Benedetto, “Contesti, sistemi e centralità diffusa” in C. Ajroldi (a cura di), *La ricerca sui Centri Storici. Giuseppe Samonà e il Piano Programma per Palermo*

169 *ivi*, pp. 143-144

170 *ivi*, p. 80

171 *ivi*, p. 82

*fermissima della morfologia urbana,*<sup>172</sup> e quello della città nuova, in cui il rapporto tra spazi aperti e chiusi si è determinato in maniera non chiara e definitiva: *La strada è entrata in conflitto di funzioni per lo scontro fra pedone e automobile, determinando un desolante quadro di difficile distribuzione insediativa delle varie attività, molto più complesse, numerose e nuove della vita urbana di oggi e del futuro. Tutti i palliativi di strade sopraelevate per dividere i pedoni dai mezzi meccanizzati, tutte le sofisticate apparecchiature di parcheggio per un numero di macchine sempre crescente, hanno reso lo spazio della città disumano con la scissione tra forma e sostanza delle cose che interessano l'uomo e gli rendono estremamente difficile l'esperienza urbana di condominio con un minimo di solidarietà.*<sup>173</sup>

La condizione presente nella parte di città nuova richiede un approccio che, secondo Samonà, deve tenere conto oltre alla morfologia, di tutta un'altra serie di questioni differenti da quelle delle città storiche. Pertanto, il metodo proposto meglio si adatta agli elementi urbani della città storica. Il metodo di lettura di Samonà viene specificato attraverso una sua applicazione più pratica connessa alla strada. La prima immagine della strada è quella legata al contesto, in cui l'invaso costituito dalla due serie di facciate, che sono in grado di stabilire relazioni tra di loro o con l'invaso stesso, rappresenta una delle caratteristiche fondamentali. In particolare, il contesto di ogni strada si costituisce di spazi chiusi, costituiti dai palazzi che determinano delle relazioni con la facciata e con tutto l'organismo interno, e da spazi aperti, costituiti da edifici minori e maggiormente trasformabili. La seconda immagine è data dal sistema di spazi in superficie che è definito *quando l'immagine architettonica della facciata, si estende con la sua forma complessiva in un sistema di relazioni orizzontali e verticali*<sup>174</sup>. Questo tipo di sistema spaziale differisce da quello che riguarda l'intero volume, ovvero quando l'edificio ha delle facciate anche sugli altri lati in grado di determinare delle relazioni orizzontali e verticali. Quando tra le due facciate si stabiliscono delle relazioni di compatibilità, queste sono vincolate da un sistema di solidarietà. In particolare nell'analisi di Samonà, queste relazioni dipendono dal tipo di invasore. *La solidarietà che è propria della forma fisica della struttura urbana nei nessi più ampi delle espressioni contestuali, è compenetrata dalla storia degli uomini che ci hanno vissuto dentro e ci vivono ancora. La solidarietà ha dunque significato formale e sostanziale per riconoscere le caratteristiche di una città, ed esprime giudizi adeguati sulla sua morfologia nelle trasformazioni che viene lentamente subendo nel corso dei secoli, in tempi assai più lunghi della evoluzione civile della popolazione.*<sup>175</sup>

*Questa solidarietà è la relazione primaria dello spazio contestuale di una via con le altre sue vie trasversali minori, che ne sono i contesti dipendenti, fino a raggiungere in profondità un'altra arteria importante, cioè un altro solco, che costituisce un nuovo contesto compenetrato al primo e così via. Ma anche in senso trasversale*



La fotografia dei primi anni '60 del Novecento rappresenta Via Vittorio Emanuele, o Cassaro è tra le strade più antiche di Palermo. Vengono individuati, in corrispondenza del Piano della Cattedrale, da sinistra a destra, i sistemi chiusi di definizione del contesto: palazzo Castrone Santa Ninfa, palazzo La Grua Talamanca di Carini, palazzo Filangeri di Cutò. In G. Di Benedetto, “Contesti, sistemi e centralità diffusa” in C. Ajroldi (a cura di), *La ricerca sui Centri Storici. Giuseppe Samonà e il Piano Programma per Palermo*

172 *ivi*, pp.139-141

173 *ibidem*

174 *ivi*, p. 87

175 *ivi*, p. 88



Il piano del Palazzo Reale verso i tessuti di edilizia elencale di definizione del solco di via Porta di Castro. Fine anni Settanta del Novecento.  
In G. Di Benedetto, “Contesti, sistemi e centralità diffusa” in C. Ajroldi (a cura di), *La ricerca sui Centri Storici. Giuseppe Samonà e il Piano Programma per Palermo*

*queste arterie principali incontrano altre arterie principali con cui si compenetrano con i reciproci contesti, formando nodi più o meno importanti di attività urbana.*<sup>176</sup>

Dopo aver operato questa prima analisi e creato le prime immagini, si passa alla definizione di immagini più profonde, le icone *che stimolano e qualificano la prospettiva di creatività delle scelte essenziali e definitive*. Le icone permettono anche di definire con maggiore esattezza *le trasformazioni che non turbano l'essenza formale e sostanziale di sistemi e contesti*.<sup>177</sup> Nel caso specifico della strada, l'icona lega l'immagine della facciata ai volumi degli edifici corrispondenti e ne *esprime la forma come descrizione segnica di superficie*.<sup>178</sup>

Il metodo proposto da Samonà parte proprio da una metodologia di osservazione dello spazio urbano, che si compie a partire dall'esperienza, dalla visione di quelle superfici che ad una più attenta e *profonda* lettura arriva ad indagarne il volume a cui le facciate appartengono.

Questo metodo diviene la base teorica e operativa di quello proposto dalla ricerca e che parte da alcuni presupposti comuni, quali l'osservazione e l'esperienza, necessarie per la conoscenza e l'interpretazione dello spazio.

176 *ivi*, p. 141

177 *ivi*, p. 143

178 *ibidem*

Osservare per descrivere

“Osservare la strada, di tanto in tanto, magari con una cura un po’ sistematica.  
Applicarsi. Fare tutto con calma.”

Georges Perec, 1974

Georges Perec, in “*Specie di Spazi*”, inizia un’esplorazione dello spazio attraverso sequenze descrittive, dalla pagina alla camera, dal palazzo alla strada, dalla città a quello spazio che non si può trattenere, racchiudere, che diventa fragile. Questi spazi attraversati vengono esplorati in maniera oggettiva e al tempo stesso unica, vengono esplicitati dettagli, nomi, misure, particolari vissuti per un giorno o ripetuti quotidianamente fino a quelli immaginati nella propria memoria. In queste sequenze descrittive, la strada è *l’allineamento parallelo di due serie di palazzi [...]: la strada è uno spazio fiancheggiato, generalmente sui suoi due lati più lunghi, da case; la strada è ciò che separa le case le une dalle altre, ed è anche ciò che permette di andare da una casa all’altra, sia percorrendola che attraversandola [...]. Contrariamente agli edifici che sono quasi tutti di proprietà di qualcuno, le strade non sono di alcuno.*<sup>179</sup> Perec la osserva e annota ciò che vede, appunta passaggi, gente, oggetti, macchine, le conta, ne osserva le targhe, legge quanto è scritto nella strada, *edicole, manifesti, cartelli stradali, graffiti, dépliant gettati per terra, insegne dei negozi. Bellezza delle donne.*<sup>180</sup> La descrizione continua, diventa ossessiva, fin quando il luogo diventa *improbabile.*<sup>181</sup>

La capacità di alcuni autori di sfuggire ad una descrizione neutra delle cose riuscendo a cogliere e a sorprendere attività, ricordi, emozioni si esplicita in una chiara lettura di dettagli, schemi e strati di significato che non si manifestano in una narrazione solo oggettiva delle cose. La descrizione è capace di creare delle reazioni, delle sensazioni, avviare un processo in grado di dare vita a tutte quelle cose che non sono normalmente visibili. Questo è quello che accade quando l’architetto osserva un luogo, quando entra in interazione con esso, e avvia una descrizione che contiene il visibile ma va oltre, diviene capace di esternare le interazioni spaziali e sociali di una visione futura.

179 Georges Perec, *Espèces d’espaces*, 1974, Parigi, trad. it. *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino, 1989, p. 59

180 *ivi*, p. 63

181 *ivi*, p. 65





Georges Perec in Specie di Spazi esplora il concetto di spazio attraverso diverse forme ed esplicitazioni, dalla composizione delle parole nella pagina, alla definizione dello spazio della stanza e della città, fino a scrutare uno spazio non percepibile e intangibile. La descrizione è il principale strumento usato per indagare e conoscere. Pagina estratta da Georges Perec, *Espèces d'espaces*, 1974

La parola descrivere deriva dal latino *de-scribere*, il termine *scribere* è associato all’atto di segnare le lettere e le parole, ma anche raschiare, incidere, scavare<sup>182</sup>; con l’apposizione del prefisso *de* il termine assume il significato di figurare con il disegno o con lo scritto, tracciare, copiare. L’operazione del segnare, ovvero il descrivere, e il disegnare sembrano essere fortemente connesse. De-scrivere significa quindi scritto da qualcuno o qualcosa, un oggetto da copiare. Associata ai luoghi, la descrizione può essere, in qualche modo, definita come la sua copia.<sup>183</sup>

Klaske Havik<sup>184</sup> ha condotto una ricerca, il cui esito è il libro *“Urban Literacy. A Scriptive Approach to the Experience, Use, and Imagination of Place”*, in cui propone un *approccio letterario basato sull’esperienza, sull’uso e sull’immaginazione del luogo*.<sup>185</sup> Questa ricerca elabora un’analisi dello spazio urbano a partire dalla descrizione dei luoghi, intesa come pratica necessaria per la comprensione di quegli elementi che costituiscono l’architettura, e che attraverso un approccio complesso, basato sull’esperienza, è possibile comprenderli in relazione agli spazi vissuti e attraversati quotidianamente. Il tema della descrizione è dalla Havik approfondito sotto diversi punti di vista, dalla letteratura alla poesia, trovando un congiungimento con l’esperienza pratica dell’architettura. Come la stessa autrice afferma: *Considerando la situazione attuale di una società globale e altamente “in rete”, in cui le interazioni umane sembrano diventare sempre meno locali, sembra che le teorie che si basano sulla intricata relazione tra uomo e luogo hanno perso la loro rilevanza. Io sostengo vero il contrario: nell’era della globalizzazione, la descrizione evocativa delle specificità locali diventa più urgente che mai*.<sup>186</sup>

La lettura urbana proposta da Havik, che si basa essenzialmente sulla percezione e sull’esperienza all’interno della città, ha i suoi riferimenti teorici in Heidegger, Lefebvre e Merleau-Ponty. Un approccio sensibile che richiama la filosofia Bachelard e alle opere di Zumthor e gli studi filosofici sulla fenomenologia che hanno indagato l’esperienza come un sistema di relazioni che lega l’uomo, il corpo e il mondo. L’origine di queste teoria è da ricercare in Edmund Husserl<sup>187</sup> il cui campo di indagine

182 Cfr. Vocabolario Etimologico della Lingua Italiana di Ottorino Pianigiani, versione web

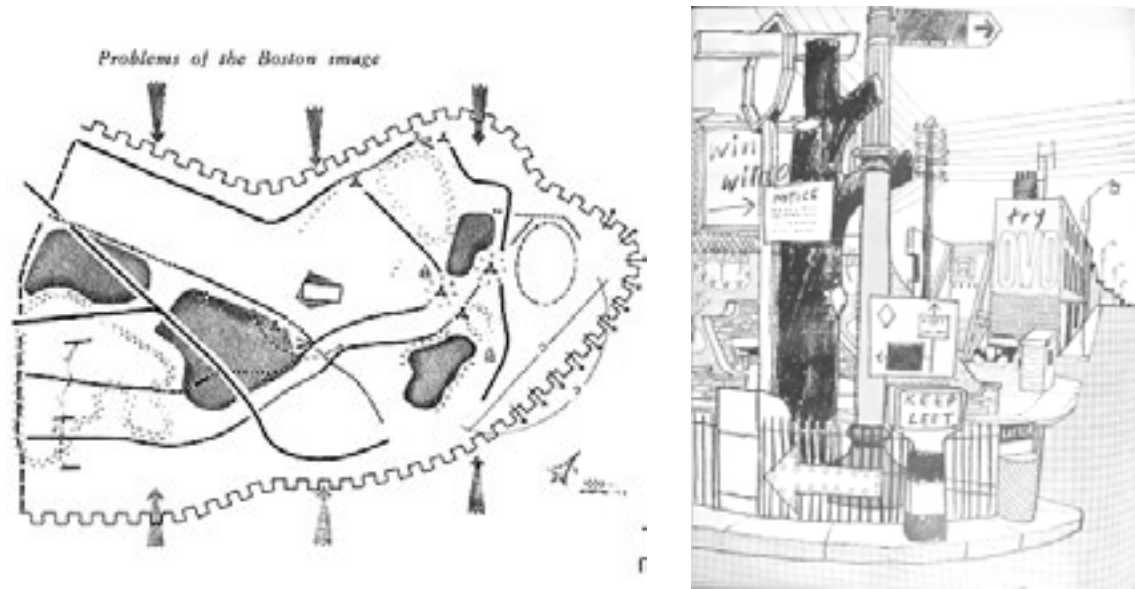
183 Cfr. Klaske Havik, *Urban Literacy. A Scriptive Approach to the Experience, Use, and Imagination of Place*, TU Delft Library, Delft 2012

184 Architetto scrittrice e professore associato di Methods & Analysis Presso la Facoltà di Architettura e Ambiente Costruito di Delft

185 Klaske Havik, *Urban Literacy. A Scriptive Approach to the Experience, Use, and Imagination of Place*, p. 15

186 *idibem*, (tradotto dall’autore) *Considering the current condition of a global and highly “networked” society, in which human interactions seem to become less and less place-bound, it would seem that theories drawing on the intricate relationship between man and place have lost their relevance. I argue that the contrary is true: in the era of globalization, evocative description of local specifics becomes more urgent than ever.*

187 Cfr. Edmund Husserl, *Ideen zu einer reinen Phänomenologie und phänomenologischen Philosophie* (1913), trad. it. *Idee per una fenomenologia pura e una filosofia fenomenologica*, Einaudi, Torino 1965



L'azione della descrizione viene inglobata negli strumenti operativi dell'architetto. A partire dalla metà del Novecento architetti come Kevin Lynch o Gordon Cullen avviano un'operazione descrittiva attraverso il ridisegno di città o di alcune sue parti che si basa su diagrammi esemplificativi e concettuali e illustrazioni: una modalità operativa che presto diventerà consueta nel linguaggio e nelle operazioni per il progetto di architettura. Diagramma che raffigura la città di Boston. In Kevin Lynch, *L'immagine della città*, 1964; Illustrazione di Ian Nairn in Gordon Cullen, *Townscape studies*, 1961

si basa sull'osservazione di come le cose appaiono.<sup>188</sup> Maurice Merleau-Ponty<sup>189</sup>, riprendendo queste teoria, relaziona il mondo delle cose con l'esperienza e l'interazione del corpo umano, indagando come quest'ultimo influenzi la percezione dello spazio: *Se per me c'è un cubo dalle sei facce eguali e se posso accedere all'oggetto, non è perché io lo costituisca dall'interno, ma perché mi immergo nello spessore del mondo grazie all'esperienza percettiva.*<sup>190</sup>

Questi concetti influenzano il modo di osservare l'architettura e la città, conducendo numerosi architetti a sperimentare e applicare questo approccio esperienziale per la conoscenza e lo studio dei luoghi. La lettura urbana che ne deriva propone un nuovo modo di osservare i luoghi e si afferma già a partire dagli anni '60 del Novecento, quando diviene una pratica necessaria per lo studio, l'analisi e il progetto di nuove parti di città.

Tra i pionieri, si riportano i lavori di Lynch, Rudofsky e Cullen che si interessano ad un nuovo modo di leggere lo spazio della città, in cui le sequenze descrittive dei paesaggi attraversati vengono affidati ad immagini in sequenza o prospettive con variabili punti di vista: l'immagine, fotografie o disegni, diviene il principale strumento che descrive le sequenze di spazi.

Particolarmente innovativo è anche l'approccio di Peter e Alison Smithson, non solo per i temi trattati ma soprattutto per la metodologia operativa e comunicativa in cui vengono adoperati in maniera inedita i tradizionali strumenti dell'architetto: racconti di viaggio sotto forma di diari, appunti, schemi e diagrammi divengono forme descrittive del paesaggio urbano. A questi approcci che includono l'esperienza, e in cui la componente umana sembra acquisire un ruolo determinante nella lettura della città, i contributi italiani si soffermano prevalentemente su una lettura morfologica che guarda alle forme costruite. L'attenta osservazione della consistenza fisica diviene la base necessaria per le opere di Muratori, Quaroni e Rossi.

Ed è proprio Rossi che si sofferma sull'importanza della descrizione nell'analisi urbana. Tra i diversi tipi di descrizione - le guide, le descrizioni storiche e estetiche, o quelle letterarie - individua quello utile per affrontare gli studi sulla città basata solo sulla realtà dei parametri connessi alla tipologia edilizia, o su un concetto desunto dalla fisiologia; il concetto di funzione.<sup>191</sup>

Il metodo descrittivo è, per Rossi, *estremamente corretto, compito di ogni scelta è infatti quello di descrivere i fenomeni particolari che hanno luogo nel mondo dell'esperienza (e quindi stabilire principi generali che ne permettano la spiegazione e la previsione).*<sup>192</sup> In particolare considera la descrizione come un insieme di dati empirici e può essere compiuta mediante termini osservativi, [...] ma essa non è che un momento, uno

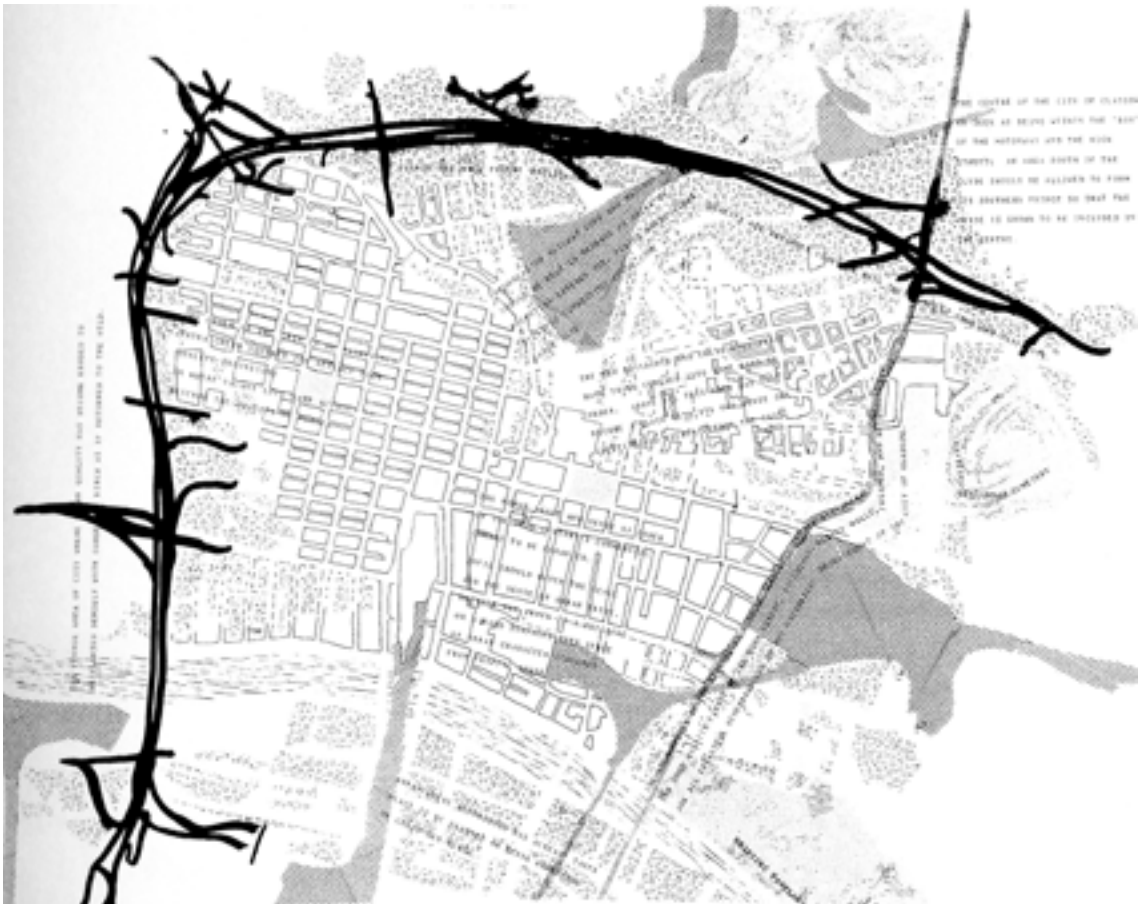
188 Husserl afferma: *"I attempt to guide, not to instruct, but merely to show and to describe what I see"*, in Herbert Spiegelberg, *The Phenomenological Movement, a historical introduction*, Kluwen Academic Publishers, Dordrecht 1994, p. 69

189 Cfr. M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945)

190 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p. 279

191 Aldo Rossi, *Scritti scelti sull'architettura e la città 1956-1972*, a cura di R. Bonicalzi, CLUP, Milano, 1975, pp. 284-85

192 *ibidem*



Gli schemi degli Smithson rappresentano una raffinata combinazione di testo e immagini. In alcuni diagrammi analitici di progetti, il testo sostituisce l'immagine e descrive in maniera molto astratta le condizioni ambientali e sociali dell'area. Alison Smithson, *Greening of Glasgow, Schizzo sovrapposto ad una pianta per il verde nelle aree vuote della città*, 1976/77. In Peter e Alison Smithson, *The Charged void*, New York, 2005, p.207

strumento. Essa ci avvicina alla conoscenza della struttura ma non si identifica con essa.<sup>193</sup> Considerando ormai limitata e superata una descrizione basata esclusivamente sugli aspetti funzionali, risulta comunque interessante la conclusione che propone sul metodo: *una analisi positiva che condotta a fondo può dare luogo non solo alla raccolta di un materiale notevole ma anche a un materiale ordinato, la cui lettura può risultare particolarmente viva*.<sup>194</sup>

Mentre per Rossi *descrivere significa definire e definire classificare*,<sup>195</sup> la ricerca non intende, attraverso una descrizione del reale, costruire un catalogo che raccoglie sistematicamente le tematiche di tutti i *fatti urbani*<sup>196</sup>, per cui bisognerebbe approfondire aspetti della geografia urbana, topografia e altre discipline, ma piuttosto porre l'attenzione al visibile, a quello che è dinanzi ai nostri occhi: la strada stessa diviene l'oggetto empirico osservato, descritto. Essa è lo spazio, ovvero *la madre e il ricettacolo delle cose generate e visibili e pienamente sensibili*.<sup>197</sup>

La descrizione che si propone parte da una lettura del luogo che può avvenire in diverse forme e con diversi strumenti: per leggere bisogna conoscere le singole lettere e il significato di ogni lettera insieme alle altre; così per la strada ad uno sguardo generale, ampio, che la inquadra in un contesto urbano, si procede ad un'osservazione che mira ai *caratteri particolari, assolutamente suoi, peculiari e irriducibili*.<sup>198</sup> L'azione della descrizione, sia attraverso le parole che il disegno, avviene per mezzo di un'osservazione: azione che percepisce l'oggetto nella sua interezza.

La conoscenza degli oggetti secondo Merleau-Ponty avviene per mezzo di una consapevolezza sensibile che stabilisce un legame tra il senziente e l'oggetto sensibile, tra l'uomo e la cosa osservata, ma c'è un momento particolare che conduce alla descrizione: *La qualità, la sensorialità separata si produce quando io rompo questa strutturazione totale della mia visione, quando cesso di aderire al mio proprio sguardo e quando, anziché vivere la visione, mi interrogo su di essa, voglio saggiare le mie possibilità, sciolgo il legame fra la mia visione e il mio mondo, fra me stesso e la mia visione per sorprenderla e descriverla*.<sup>199</sup>

La descrizione dei luoghi comporta quindi, in un certo modo, una rottura, una separazione dell'io con il mondo, ma questa rottura può avvenire solo a seguito di una completa conoscenza, una completa adesione dei corpi, quello della città e del suo indagatore. Osservare i luoghi significa individuare le caratteristiche spaziali, la loro atmosfera e il movimento dei loro abitanti che si manifestano solo attraverso un'esperienza fisica con lo spazio: *L'arte del camminare e*

193 A. Rossi, *op. cit.* (1966), p. 24  
194 A. Rossi, *op. cit.* (1975), pp. 287-88  
195 *ivi*, p. 284  
196 A. Rossi, *op. cit.* (1966), p. 25  
197 Platone, *Timeo*, 50-51 (tr. It. Timeo, Laterza Bari 1950, pp 69 e 70)  
198 Giancarlo Paba, *Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi*, FrancoAngeli, Milano 2006, p.57  
199 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), pp.305-306

*l'arte del pensare si possono denominare in fondo come un'unica arte.*<sup>200</sup>

L'osservazione è forse la sintesi del camminare e del pensare, della fisicità e della sensibilità, dei fattori materiali e immateriali, di quelli tangibili e intangibili, tutti aspetti della strada e che ad essa appartengono. Osservare è indagare, scoprire, conoscere e appropriarsi dello spazio. Di questo complesso contenitore, sintesi e fusione della materia e dei suoi usi, delle sequenze fisiche e della memoria, si intende, a partire dall'osservazione, operare una descrizione.

L'osservazione si basa essenzialmente sullo studio del *fenomeno*, ovvero quello che appare ai nostri occhi e, in riferimento alla tradizione filosofica (Husserl e Merleau-Ponty), diviene una pratica necessaria per indagare lo spazio vissuto, ovvero descriverlo. La descrizione è considerata uno strumento conoscitivo dei luoghi in grado di rivelare e mostrare le componenti dello spazio e tutto ciò che accoglie. Queste rivelazioni possono essere trascritte, oltre che nel testo, anche in altre forme più vicine all'architetto, il disegno, il modello o l'immagine.

La strada diviene il luogo di queste rivelazioni, spazio della descrizione, come scrive Lefebvre, *Lo spazio urbano della strada è uno spazio per parlare, dato tanto allo scambio di parole e segni quanto allo scambio di cose. Un luogo dove il discorso diventa scrittura. Un luogo in cui il discorso diventa “selvaggio” e, fuggendo dalle regole e dalle istituzioni, si iscrive sulle pareti.*<sup>201</sup>

La ricerca, per verificare la descrizione come strumento conoscitivo dei luoghi, prova ad individuare una metodologia operativa che fa riferimento allo studio che Allan Jacobs ha condotto in una serie di strade, al fine di individuare quelle caratteristiche che rendono una strada una “great street”. Allan Jacobs, partendo dal presupposto che le *strade moderano la forma e la struttura e il comfort delle comunità urbane*<sup>202</sup>, scrive negli anni '90 del secolo scorso, “*Great Streets*”, con l'intento di descrivere alcune strade urbane, in diversi contesti culturali e geografici. L'obiettivo che l'autore si prefigge è quello di fornire informazioni comparabili riguardo le qualità fisiche delle strade stesse. Attraverso una sequenza di piante, sezioni trasversali, dettagli, modelli, mappe, prova fornire un utile strumento agli architetti per progettare una nuova “grandiosa” strada. Jacobs analizza con cura una serie di strade di diverse città scelte per la loro qualità urbana e spaziale: Via dei Giubbonari e Via del Corso a Roma, Stroget a Copenaghen, Paseo de Gracia a Barcelona, Cours Mirabeau ad Aix-en-Provence, Avenue Montaigne, Avenue des Champs-Élysées Boulevard Saint-Michel a Parigi, Market Street a San Francisco. Per ogni strada vengono elaborati una serie di disegni rigorosamente alla stessa scala di rappresentazione, utile per operare, in maniera più scientifica, un confronto da cui è possibile

200 Thomas Bernhard, *Gehen*, Suhrkamp Frankfurt, 1980

201 Henri Lefebvre, *La Révolution urbaine*, Editions Gallimard, Parigi 1970; tr. In. *The Urban Revolution*, University of Minnesota Press, Minneapolis/London 2003, p. 19 (tradotto dall'autore) *The urban space of the street is a space for talk, given over as much to the exchange of words and signs as it is for the exchange of things. A place where speech becomes writing. A place where speech becomes 'savage', and, by escaping rules and institutions, inscribes itself on the walls.*

202 A. B. Jacobs, *op. cit.*, p.3 (tradotto dall'autore) *streets moderate the form and structure and comfort of urban communities*

cogliere quelle varianti e invarianti che le caratterizzano: gli elementi che si ripetono divengono quelle condizioni che potranno essere applicate nella progettazione di nuove strada, le invarianti, al contrario, rappresentano i dati di unicità che definiscono il carattere proprio di ogni città.

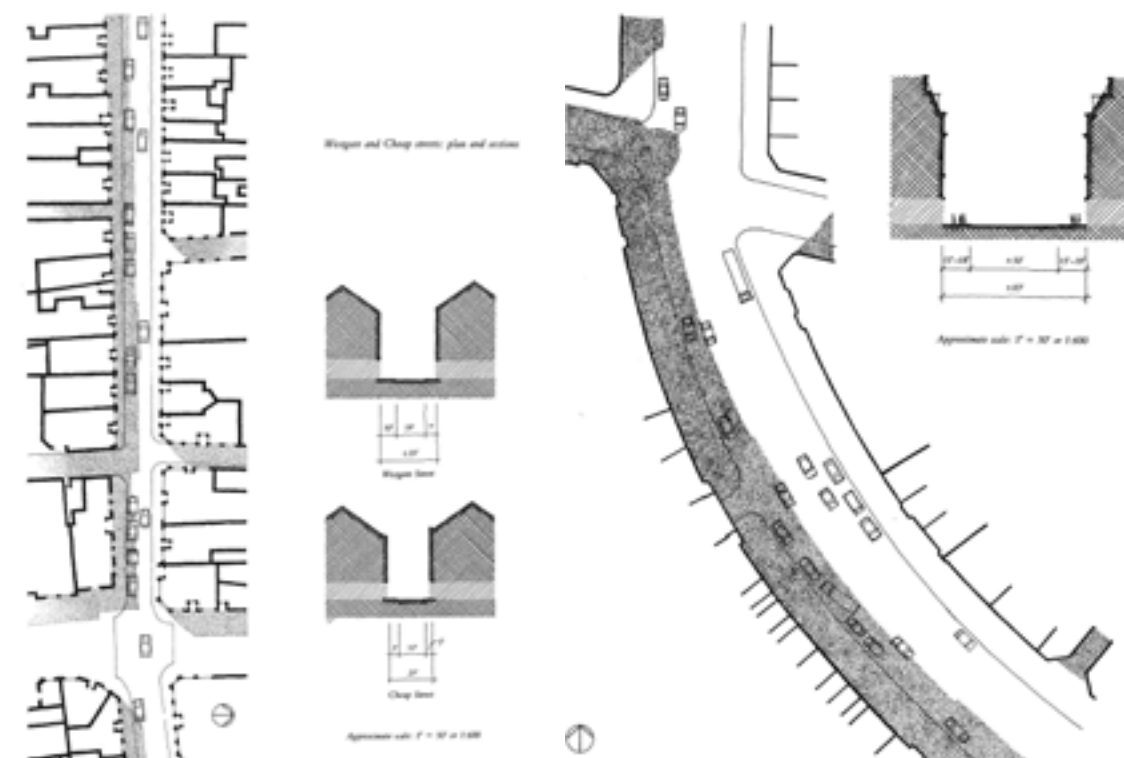
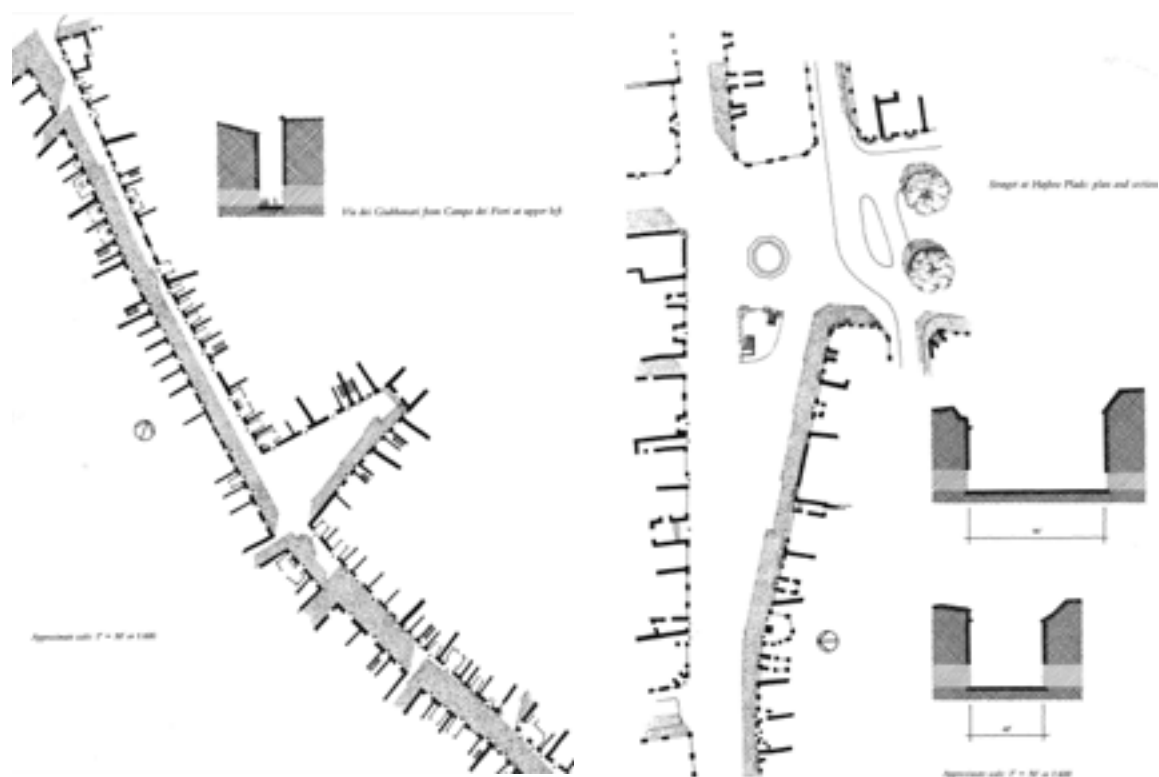
Il metodo di Jacobs si basa su una descrizione sintetica che parte da una suddivisione in gruppi in base a delle caratteristiche fisiche e dimensionali: boulevard, strade antiche, strade alberate, strade con camminamento centrale. Per ogni strada individua una sequenza di categorie: dimensioni e conoscenza dell'origine delle strade attuali, altezza e lunghezza degli edifici, dimensioni e quantità delle attività commerciali, frequenza di porte, numero di persone che passano, che insieme a piante e sezioni alla stessa scala (facilmente comparabili)<sup>203</sup> permettono una immediata conoscenza delle strade. Questo metodo è stato assunto come modello per la descrizione dei due casi studio di Napoli e Londra (via Tribunali e St John Street).

Il metodo descrittivo che si propone si struttura in sette punti (radici, misure, consistenze, superfici, oggetti, interazioni, sensazioni), ognuno analizza diverse questioni che vanno dalla storia, alla struttura fisica e immateriale della strada. La scelta di questi temi descrittivi è stata supportata dalla volontà di attraversare e indagare diversi livelli di intensità: da dati oggettivi e facilmente comparabili, che descrivono l'evoluzione storica legata alle modificazioni formali e tipologiche, alle dimensioni geometriche e alla materia, si giunge ad aspetti molto più interpretativi, mutevoli, soggetti al cambiamento degli abitanti, degli usi, delle condizioni atmosferiche, del giorno e della notte, aspetti che raccontano quei dati non riducibili ad un numero ma che da quel numero dipendono.

*Radici.* La provenienza, la nascita, l'origine delle cose forniscono dei dati necessari per la conoscenza profonda di un pezzo di città. Le radici sono contenute e rafforzate dalla storia di un luogo che contiene trasformazioni, evoluzioni o involuzioni, fisiche, sociali e culturali. Questi eventi sono leggibili nelle stratificazioni, modificazioni o permanenze della struttura fisica avvenute nel tempo e per diversi accadimenti. La storia di un luogo, e più specificamente della strada, è legata alle persone, al ricordo che contengono nella memoria, fatto di particolari, eventi e rituali, ma è anche legata al carattere proprio di quel luogo.

*Misure.* La geometria è in grado di fornire ordine nella complessa consistenza della materia fisica. La dimensione delle cose determina il rapporto numerico e spaziale che lega le parti tra loro e al loro contesto. La strada, composta dal piano orizzontale e verticale viene scomposta per comprendere come le singole parti sono fatte e per cogliere il dato spaziale che le lega insieme. Altezza dei fronti, ampiezza della carreggiata, dimensione dei marciapiedi, lunghezza di passaggi, costituiscono una serie di dati necessari per la comprensione del carattere spaziale e relazionale della strada. La misura, ovvero come le cose sono tra loro in relazione, influenza il modo di percepire uno spazio e in cui l'uomo si relazione ad esso. I dati geometrici raccontano diversi livelli e scale di informazioni.

203 *ivi*, p.134



Allan Jacobs propone un metodo descrittivo di alcune strade che per le caratteristiche formali e per le condizioni di socialità possono essere considerate esempi da studiare e approfondire per il progetto di nuove strade. La descrizione si avvale di una serie di disegni - piante del piano terra e sezioni molto schematiche - che consentono una comparazione e un confronto mettendo in evidenza le varianti e le invarianti. In particolare, si riportano gli esempi di Via Giubbonari; Stroget a Højbo Plads; Westgate e Cheap streets; Regent Street  
In Allan Jacobs, *Great Streets*, 1995

*Consistenze.* La strada si compone di diversi parti che stanno insieme, che creano una variazione e costituiscono, tutte insieme, la consistenza fisica dello spazio della strada. La combinazione di diversi edifici, definiscono la consistenza materica e tipologica di una strada. Questa consistenza si riferisce non solo agli elementi fisicamente costruiti ma anche allo spazio che questi creano o che da questi risulta. Materia e vuoto definiscono il carattere delle strada, *la proprietà più comprensiva di qualsiasi luogo*<sup>204</sup>. In questa proprietà comprensiva le emergenze assumono un ruolo particolare, creano un luogo diverso, di attrazione, di incontro o di ritrovo, uno spazio sacro e del silenzio, o di svago.

*Superfici.* L'osservazione dello spazio della strada si sofferma sulle sue superfici, i piani visibili che permangono nella mente dell'osservatore. Le superfici sono composte da spessori di diversa entità, costituiti da una propria materialità definita da uno specifico peso che appare nel mondo visibile. La materia è l'essenza che le compone, come scrive Gregotti ha una *radice sanscrita “mat” che significa misurare con la mano, costruire cioè nel caso dell'architettura, materiale e costruzione non solo l'uno mezzo per l'altra ma unità inscindibile e la dissoluzione della stabilità del materiale è dissoluzione della costruttività stessa dell'architettura.*<sup>205</sup> Osservare le superfici visibili della città significa quindi stabilire delle relazioni con il fare architettura, impossessarsi di questa conoscenza che si esplicita attraverso i materiali: naturali, artificiali, porosi, compatti, densi, trasparenti, riflettenti, freddi, caldi, colorati definiscono l'aspetto di un luogo, la propria specificità. I materiali che variano dal piano stradale, ai marciapiedi, alle facciate stabiliscono una relazione con il copro dell'uomo, il tatto e il movimento.

*Oggetti.* Definita la struttura fisica della strada, la descrizione continua provando a cogliere il suo contenuto. I primi elementi che divengono parte della strada sono una serie di oggetti: alberi, illuminazione, automobili, biciclette, motorini, panche, cordoli, muri. Questi elementi, progettati o spontanei occupano, o invadono lo spazio, lo disegnano, lo arricchiscono fino ad umanizzarlo, e così a trasportarlo nella vita quotidiana e nei suoi usi modificandone la percezione e la forma fisica dello spazio. Come scrive Baudrillard, *gli oggetti assumono in questa collusione una densità, un valore affettivo che si accetta di chiamare “presenza”*<sup>206</sup>

*Interazioni.* Partendo dal concetto di *arteriality* introdotto da Marshall, *una proprietà identificata dal cartografo Alastair Morrison come “arterialità”, con la quale “il pattern di strade arteriose è l'unico che forma una rete completa.”*<sup>207</sup> Intesa come *una proprietà pervasiva, ma quasi invisibile, intuitivamente integrata in sistemi stradali senza prescrizione cosciente.*<sup>208</sup>

Attraverso questa interpretazione l'autore prova ad individuare le relazioni che esistono tra strade principali e secondarie, ovvero la capacità di diramazione, di assorbimento e di scambio. Si propone una lettura che, oltre agli aspetti legati alla mobilità e alla connettività, provi ad analizzare un'idea più ampia di scambio e di relazione che enfatizzi e sottolinei soprattutto il grado di interazione che è possibile cogliere nelle strade. Queste forme di interazioni si stabiliscono tra il dato fisico e l'uomo, tra gli esseri umani, e tra edifici e spazio aperto, ognuna determina forme di equilibrio e contatto tra il pubblico e il privato, ovvero quel luogo riprendendo Wolf *con un alto grado di intensità, di comunicazioni, scambi, interscambi.*<sup>209</sup>

*Sensazioni.* L'ultimo aspetto che compone questo percorso descrittivo è quello maggiormente connesso all'esperienza, alla vita, al legame con il luogo. Il legame, che emerge dalle interazioni, produce sempre delle emozioni che rimandano a suoni, rumori, odori, ma anche sensazioni tradotte in senso di estraneità, coinvolgimento, appartenenza o esclusione. Ogni passo è accompagnato da una condizione fisica e sensoriale che lega lo spazio della strada alla percezione dell'attraversamento. Quando il coinvolgimento tra l'uomo e la strada è totale si giunge finalmente ad una completa appropriazione.

204 Christian Norberg-Schulz *Genius loci: paesaggio, ambiente, architettura*, Electa, Milano 1979, p.6

205 Vittorio Gregotti, *Morfologia, Materiale* in Casabella, n. 515 luglio-agosto, 1985

206 Jean Baudrillard, *Le système des objects*, 1968, tr. it. *Il sistema degli oggetti*, Bompiani, Milano 2009, p.20

207 S. Marshall, *op. cit.* (2005), p.61 (tradotto dall'autore) *a proprierty identified by the cartographer Alastair Morrison as 'arteriality', by which the 'pattern of arterial roads is the only one which forms a complete network'*

208 *ibidem*, (tradotto dall'autore) *pervasive propriety - but an almost invisible one, intuitively built into road systems without conscious prescription.*

209 P. Wolf, *La strada urbana: verso una valutazione dei potenziali nel campo dei trasporti*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.205



Guardare per vedere: due strade a confronto

“What we see in things are things.  
Why would we see one thing if there were another?  
Why would seeing and hearing be fooling ourselves  
If to see and hear is to see and hear?  
The essential thing is to know how to see,  
To know how to see without thinking,  
To know how to see when one sees,  
And neither to think when one sees  
Nor see when one thinks.”

Alberto Caeiro, 1925

Partendo dall’osservazione, intesa come uno strumento di analisi e di conoscenza dello spazio della strada, si giunge ad una riflessione e un’appropriazione culturale dello spazio. L’atto di vedere un luogo è un insieme di condizioni che sono connesse non solo all’oggetto osservato ma anche al soggetto che osserva. Se come scrive Calvino *ogni uomo porta nella mente una città fatta soltanto di differenze, una città senza figure e senza forma, e le città particolari la riempiono*<sup>210</sup>, come è possibile strutturare una lettura dello spazio della strada partendo proprio dalla sue differenze? A questo interrogativo si prova a dare una risposta riconducendo l’osservazione ad una interpretazione esplicitata in quegli strumenti propri dell’architetto che aiutano a descrivere lo spazio osservato: il disegno, il modello e l’immagine. I luoghi, che contengono i dati sensibili e percepibili, preservano conoscenze più profonde che vengono esplorate dall’architetto. Come scrive Merleau-Ponty, *Lo svolgimento dei dati sensibili sotto il nostro sguardo o sotto le nostre mani è come un linguaggio che si insegna da sé, in cui il significato è segreto nella struttura stessa dei segni: ecco perché si può dire alla lettera che i nostri sensi interrogano le cose e che essi rispondono. «L'apparenza sensibile è ciò che rivela (kundgibt), essa esprime come tale ciò che essa non è»*.<sup>211</sup> La ricerca intende riaffermare l’importanza della *percezione sinestesica* che, come ancora afferma

210 Italo Calvino, *Le città invisibili*, Mondadori, Milano 1993, p.33

211 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p.417



Le immagini di Eugène Atget evocano i dati sensibili che i luoghi contengono, rendono esplicite conoscenze più profonde. L'osservazione e il riconoscimento di questi aspetti invitano a porre al centro di un ragionamento sullo spazio della città l'osservazione e la visione dei luoghi.

Eugène Atget, *Coin de la Rue Valette et Pantheon*, 1925

Merleau-Ponty, è la regola e, se non ce ne accorgiamo, è perché il sapere scientifico rimuove l'esperienza, perché abbiamo disimparato a vedere, a udire e, in generale, a sentire, per dedurre dalla nostra organizzazione corporea e dal mondo quale lo concepisce il fisico ciò che dobbiamo vedere, udire, e sentire.<sup>212</sup>

La strada, come afferma André Breton, è l'unico valido campo dell'esperienza<sup>213</sup>. L'esperienza si manifesta in differenti forme, dall'esplorazione alla ricerca. Esperire significa provare, sperimentare, attuare, è sempre un'azione positiva o propositiva che si esplicita con il vivere gli spazi. Lo spazio vissuto, secondo Lefebvre, abbraccia loci di passione, di azione e di situazioni vissute, e quindi implica immediatamente il tempo. Di conseguenza, può essere qualificato in vari modi: può essere direzionale, situazionale o relazionale, perché è essenzialmente qualitativo, fluido e dinamico.<sup>214</sup>

L'esperienza è un aspetto fondamentale per la comprensione e l'osservazione dello spazio, per stabilire un legame. Le due città, Napoli e Londra, esplorate e indagate nella ricerca, sono esito di due diverse forme di esperienza che hanno contribuito a creare un legame con la città.

Napoli è una città densa fatta di continue stratificazioni che si sono nel tempo sedimentate e l'hanno man mano costruita, divenendo una città che cresce verticalmente sempre su stessa, le continue modificazioni, spesso senza regola, divengono parte integrante della sua consistenza. I suoi cambiamenti si manifestano allo stesso modo nelle imprevedibili azioni naturali e nelle incontrollabili alterazioni umane. La parte antica di Napoli, composta da un'apparente regolare struttura urbana, si arricchisce di una sequenza di interstizi spaziali che ancora di più enfatizzano l'aspetto cavernoso e intenso delle sue strade. Le forme dell'architettura disegnano gli spazi e le attività degli uomini, e costruiscono un sistema articolato ma chiaro di sequenze spaziali, dalla strada si diramano, con differenti forme, ma con uno stesso principio, che dà ordine a questa intricata e amalgamata città. Il centro antico si compone di edifici contigui, intersecanti e sempre intrecciati, tra cui si fanno spazio dei vuoti, necessari e a volte in attesa, a disposizione. Questa città si lega ad una esplorazione continua, un'indagine condotta in diversi anni – attraverso studi accademici e personali - che ha esplicitato tratti inesplorati e a volte non considerati che costituiscono il centro antico di Napoli. La ricerca non intende ripetere una serie di temi che sono stati ampiamente studiati e ricercati da numerosi architetti e studiosi, ma prova a rendere più espliciti i suoi caratteri unici e difficilmente comparabili. L'esperienza vissuta nella città ha stabilito una forma di legame indissolubile, che continuamente sorprende e stimola, fatto di incontri, racconti, scoperte e esplorazioni. Gli edifici e lo spazio della città, attraverso una costante osservazione, sono capaci di rivelare quelle relazioni spesso celate e evocare quelle immagini di possibili visioni future.

212 *ivi*, p. 308

213 André Breton, cit. in V. Mehta, *op. cit.*, introduzione (tradotto dall'autore)

214 H. Lefebvre, *op. cit.* (1974), p. 95 (tradotto dall'autore) *embraces loci of passion, of action and of lived situations, and thus immediately implies time. Consequently, it may be qualified in various ways: it may be directional, situational or relational, because it is essentially qualitative, fluid and dynamic.*

Difficilmente è possibile definire *una* Londra, *una* unica città in grado di esprimere la complessità e la variazione di un luogo così articolato e vario. Per le sue dimensioni e per le sfaccettature estremamente diverse e mutevoli, Londra è capace di tenere insieme città differenti che dialogano attraverso mutevoli forme e linguaggi. Il tessuto medioevale è quello che il visitatore, arrivato per la prima volta in città, legge dalla propria mappa, questo si traduce in una immagine urbana che lo contraddice e lo contrasta. Di quella antica struttura rimane qualche frammento che può scoprire chi, più avventuroso, decide di seguire un percorso meno convenzionale della città, non rincorrere la folla e provare ad entrare in portoni e varchi che aprono strade. In questi frammenti di paesaggio urbano è possibile scoprire la dimensione che un tempo caratterizzava la città, imbattersi nella tortuosità e cogliere il materiale antico (molte volte ricostruito). Le strade della City offrono scenari inaspettati comparati alla grande trasformazione che ha investito e travolto la metropoli. In una stessa strada spesso convivono diversi frammenti temporali che si traducono nelle grandi arterie del traffico pedonale, automobilistico, ciclistico, pubblico e privato, e nei piccoli capillari, i passages, le stradine private o i vicoli più stretti. Questi ultimi spesso sono poco irrorati dalla folla umana, solo pochi locali li usano come scorciatoie o per giungere alle loro abitazioni. L'esplorazione della città della città è legata ad un periodo di ricerca, concentrato e inteso svolto con la supervisione di Florian Beigel e Philip Christou. In questo periodo, con il loro insostituibile supporto, teorico e morale, si è stabilita una forma di legame basata proprio sulla scoperta e sull'indagine continua ed empatica.

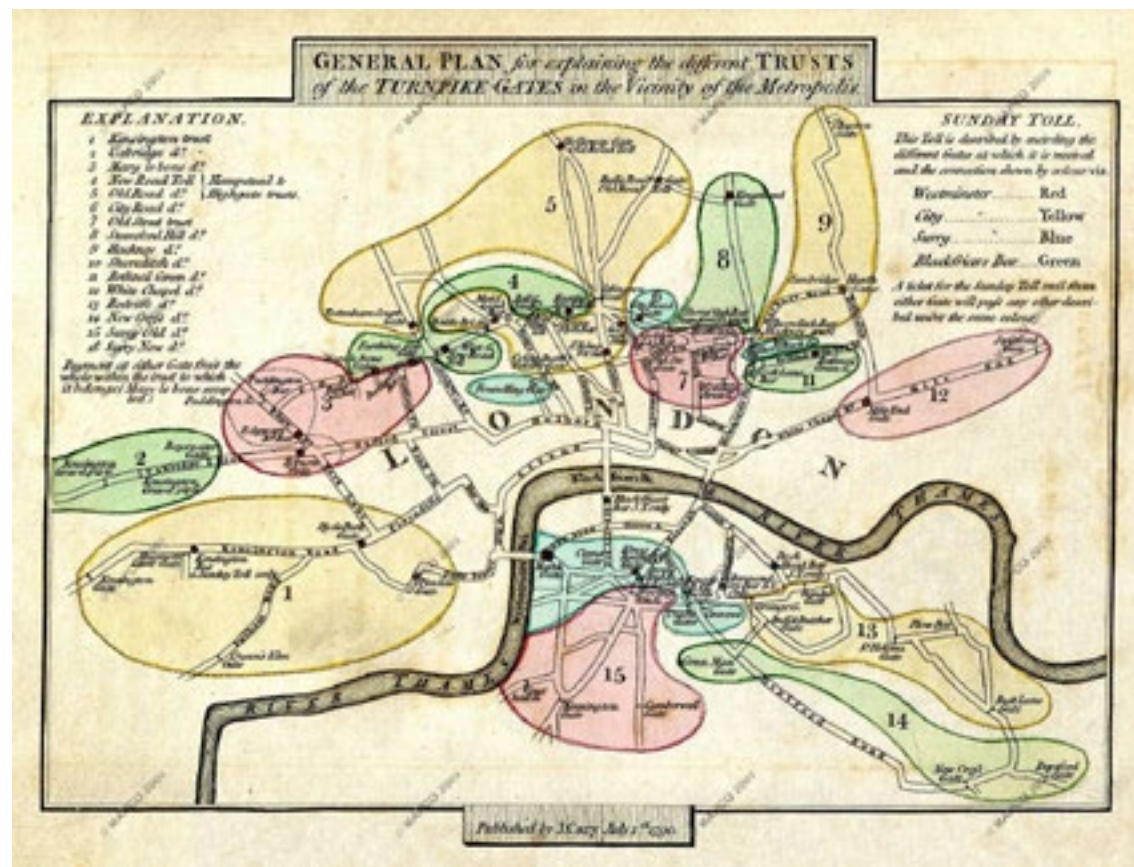
Entrambe le città, Napoli e Londra, sono il racconto di una esplorazione, avvenuta in diversi modi e tempi. Se nel primo caso lo studio della storia della città, della sua conformazione e dei suoi edifici ha affiancato e in parte preceduto l'indagine; nel secondo le continue ed erranti perlustrazioni hanno portato allo scoperta di una serie di fatti che hanno poi trovato conferma in testi e ricerche. L'osservazione diretta, supportata da diverse forme di approfondimenti, l'indagine, l'immagine, il disegno e il modello, ha permesso di comparare ed analizzare le componenti fisiche e immateriali presenti in entrambe le città.

I casi studio della ricerca si limitano ad una indagine condotta su due strade, una per ogni città, Via Tribunali a Napoli e St John Street a Londra. L'obiettivo è quello applicare la descrizione, attraverso le categorie individuate, come strumento conoscitivo delle strade e poi procedere ad una lettura più critica dello spazio della strada. In tutti e due gli esempi scelti, l'articolata presenza di permanenze e variazioni si manifesta in diverse dimensioni e forme, divenendo parte strutturante del loro carattere. In queste due insenature si esplicita quel paradosso di cui parla Benevolo, ovvero che *la molteplicità è uno dei caratteri costitutivi della specificità*.<sup>215</sup> Questa condizione di opposta consistenza, difficilmente paragonabile e comparabile, diviene uno stimolo per la ricerca.

215 L. Benevolo, *op. cit.*, p.47



La città di Napoli è esplicita in questa mappa, un ripensamento e un ridisegno dei pieni e dei vuoti che esaltano il carattere di porosità e di complessità particolarmente evidente nel centro antico in cui la struttura regolare dei cardini e dei decumani cede il posto ad una sequenza di spazi sempre diversi e vari che articola una composizione mai uguale. Mappa di Napoli di Giovanni Carafa, Duca di Noja, 1775, stralcio



Questa mappa elaborata alla fine del Settecento mette in evidenza l'assenza di un reale centro nella città di Londra, la difficoltà ad indentificare il nucleo fondante. Londra ad un'accurata perlustrazione si compone di tante città, ognuna con una propria specificità. General Plan for Explaining the Different Trusts of the Turnpike Gates in the Vicinity of the Metropolis. Pubblicata da J. Cary nel 1790

Napoli. Via Tribunali

*“[Napoli] Quella città rosa, grigia e gialla sul mare offriva un orizzonte davanti al quale un rapporto, una vita, possono prendere forma e svilupparsi. [...] mi ritrovavo coinvolto in un mondo del tutto diverso, con cui dovevo lottare per renderlo comprensibile... vivibile. Così quella città rappresentava anche la scena di un incontro, talvolta uno scontro, fra lingue, regioni e storie diverse. [...] Incominciai a leggere e a vivere la città, senza fermarmi, sempre ai margini del suo caos, corruzione e degrado. Iniziai a sentirla come spazio di un’alternativa. È forse grazie al dialogo che si instaura fra noi e questo senso di “alterità” che si rivela più acutamente il nostro “sé”. In questi incontri, in un’etica che tenta di rispettare la voce altrui, la lingua perde invariabilmente il suo ancoraggio, la sua centralità e la direzione che aveva prima, quasi scivolasse fra le aperture di un dialogo più ampio.”*

Iain Chambers, 1994

La città di Napoli ha in sé una storia complessa e densa, avvolta nei miti e nelle legende, che spesso trasformano *la storia in poesia*.<sup>216</sup> Partenope e Neapolis rappresentano le due città di fondazione, due città distinte e distanti che si incontrano e si oppongono culturalmente, morfologicamente e socialmente. La prima è il risultato di una colonizzazione degli anatolici e achei, ma ancora più anticamente (IX secolo a.C.), una piccola popolazione abitava l’isola di Megaride ai piedi del promontorio di Pizzofalcone. Partenope, fondata intorno al V secolo a.C.<sup>217</sup>, rappresenta un classico esempio di insediamento arcaico, *a valle il porto e un piccolo nucleo abitato, sull’altura il nucleo urbano vero e proprio*.<sup>218</sup> Neapolis nasce nel 474 a.C. *più che come un’altra e nuova città, essa va considerata come una nuova zona urbana, prossima all’antica e formante con questa una sola polis*.<sup>219</sup> Se il nucleo originario più antico è legato al mare che i suoi abitanti usano come unica risorsa di vita, Neapolis è la vera città.

216 Mario Napoli, *Napoli Greco-Romana*, Fausto Fiorentini Editore, Napoli 1959, p.11

217 Cfr. M. Napoli, *op. cit.*

218 Cesare De Seta, *Storia della città di Napoli, dalle origini al Settecento*, Laterza, Bari 1973, p. 4

219 *ibidem*

Le condizioni morfologiche del contesto determinarono l’insediamento dell’antica Neapolis in un’area delimitata da un lato dal corso d’acqua che scorreva lungo via Foria, e dall’altro dal Sebeto (lungo via Pessina, S. Anna dei Lombardi, Medina fino a sfociare nell’attuale Piazza Municipio, sede dell’antico porto).<sup>220</sup>

Il primo insediamento della città è delimitato da un sistema di mura irregolari risalenti al V secolo a.C., successivamente rafforzato. A loro interno si sviluppa la città, che diventerà il cuore antico di Napoli. Questo era molto meno esteso dell’area delimitata dalle mura, e si sviluppava nella parte più alta a nord dell’attuale centro antico che determinerà una variazione della futura struttura urbana della città.

Dopo numerose pressioni esterne, gli ateniesi lasciarono il loro segno nel tessuto urbano, *nel farsi di*

*Neapolis da centro arcaico e incompsto a più regolare e omogeneo e funzionale abitato.*<sup>221</sup>

La struttura regolare dell’impianto viario non si impone al tessuto già esistente ma si adatta, si conforma, mostrando già quella commistione di culture e di differenze che caratterizzano la città

partenopea. La nuova struttura urbana è formata da tre grandi strade<sup>222</sup> in direzione est-ovest

(*decumanus superior, maior*, ed *inferior*) e una serie di strade più piccole (*cardi*) che si sviluppano

ortogonalmente a quelle principali. In realtà, come scrive Mario Napoli, *trattandosi di città di impianto*

*greco, più esatto è usare i termini plateiai e stenopoi: il primo termine del resto è conservato nella toponomastica*

*napoletana ancora sino a tutto il Medioevo, quando la grande strada trasversale est-ovest, attualmente via*

*Tribunali, è ricordata sempre con il nome di platea.*<sup>223</sup>

La plateia superiore inizia con Via Sapienza, prosegue con il tratto di Via Pisanelli e segue con un

andamento irregolare fino all’incrocio con Via San Paolo, questo tratto irregolare è dovuto alla

presenza del più antico tessuto urbano che persiste, come affermano Mario Napoli e Cesare De Seta,

alla regolare griglia cosiddetta ippodamea. Dall’angolo di Via Armanni, la plateia lungo il tratto di Via

SS. Apostoli prosegue regolarmente.

La plateia mediana ha una struttura chiara e regolare da piazza Miraglia fino a Castel Capuano, ma il

tratto iniziale presenta un’eccezione dovuta proprio alla presenza del complesso del Conservatorio di

San Pietro a Majella.

La plateia inferiore ha anch’essa un andamento regolare da Piazza San Domenico, proseguendo con Via

Nilo, Via San Biagio dei Librai e Via Vicaria Vecchia, da qui la strada ha la deviazione di Via Forcella

perché si congiunge alla porta *Furcillensis*.

Gli *stenopoi* sono quelli che nel corso del tempo hanno subito maggiori modificazioni e alterazione e

solo in alcuni casi è possibile riconoscere l’antico tratto.

220 Cfr. C. De Seta, *op. cit.* (1973)

221 C. De Seta, *op. cit.* (1973), p. 11

222 Strade che il Giordano chiama esplicitamente plateae, con piena aderenza al termine greco plateiai, in M. Napoli, *op. cit.*, p. 66

223 M. Napoli, *op. cit.*, pp.95-96

L’originario sistema viario è costituito da due diverse tipologie di *insulae*, quella singola e quella doppia,

che in principio ospitavano prevalentemente abitazioni, fatta eccezioni per gli edifici pubblici, che

rompevano la regolarità geometrica definendo spazi per l’uso collettivo. La rottura dello schema è

visibile in corrispondenza dell’attuale piazza S. Gaetano che ospitava l’antica *agorà*.

La geometrica struttura della città è quella che si conserva e che identifica il suo antico centro, ma

non è tanto la regolarità l’aspetto che la caratterizza quanto le variazioni, le difformità, il caos che è

generato nell’ordine strutturale. Questo caos è lo spirito di un tracciato che sin dall’origine non si è

imposto, ma si è adattato, modificandosi e storcendosi all’esistente.

La sua struttura resta pressoché inalterata fino al ‘500, quando le pubbliche strade sono occupate

da *banchi, da pennate e da «gaisi», una sorta di balconi o vani posticci esterni all’allineamento delle facciate e*

*sporgenti dai primi piani. Poiché l’eliminazione di questi inconvenienti non poneva problemi di costo per l’erario,*

*si ordinò subito che «tutti li gaisi ed intelaiature della città si buttassero per terra».[...] e in breve «si trovarono*

*acconciate e fabbricate le mura dove si erano levati li gaisi».*<sup>224</sup>

Il piano del viceregno, oltre alla realizzazione dei quartieri, prevede *un’opera di riassetto e sistemazione*

*della viabilità preesistente. Innanzitutto fu rettificata la strada dei Tribunali (il decumano maggiore), e le assegnò*

*un ruolo più importante, giacché tutte le magistrature del regno vennero concentrate in Castel Capuano.*<sup>225</sup>

La più grande trasformazione urbana è la realizzazione di *Via Toledo, nella quale confluivano quasi*

*ortogonalmente tutte le strade dei quartieri di nuova urbanizzazione, fu la spina dorsale del nuovo assetto.*

*Questa grande arteria diventò non solo la strada più importante di Napoli, ma anche la più elegante, poiché vi*

*si costruirono numerosissimi palazzi nobiliari, soprattutto delle famiglie che si erano recentemente trasferite in*

*città.*<sup>226</sup>

In questo periodo, il centro antico si popola di palazzi nobiliari a testimonianza di un avvenuto

cambiamento culturale e sociale, i signori che fino ad ora avevano abitato nelle distese e ampie

proprietà della periferia, preferiscono occupare il centro urbano. *I palazzi nobiliari sorgono solo*

*raramente su un’area completamente libera, derivando piuttosto dal riuso di un fabbricato più antico oppure*

*dall’accorpamento di più edifici esistenti, e che comunque prima del secolo XIX essi non risultano mai ultimati,*

*preda come sono del “demone della metamorfosi e dell’ampliamento”, allora ci diamo facilmente ragione della loro*

*usuale inadeguatezza sotto il profilo estetico.*<sup>227</sup>

Nel ‘600 la struttura urbana subisce una notevole trasformazione per la dilagante avanzata del clero,

come scrive Pietro Giannone, «E’ avvenuto che i conventi, ancorché nei loro principi assai piccoli,

siansi poi veduti occupar tutta una contrada dall’uno e dall’altro, finché si giunga alla strada che

224 C. De Seta, *op. cit.* (1973), p. 197

225 *ivi*, p. 216

226 *ivi*, pp. 222-23

227 Lidia Savarese, *Il centro antico di Napoli, modelli “ricostruttivi” di palazzi*, Electa Napoli, Napoli 2002, p. 11





La densità di Napoli è esplicita in questa mappa che risalta il pieno e l'importanza del vuoto, strade e piazze, che sottolineano le forme del costruito dandone risalto e consistenza. Il pieno è spesso scavato da corti e slarghi e assume così una consistenza spugnosa.  
Pieni-vuoti, Napoli



dicontinui le case; e potendosi con difficoltà trovar in Napoli strada nella quale non vi sia qualche convento, se non si ripara ad un così grave e ruinoso abuso, potranno, per tal mezzo i monaci a lungo andare giungere a comprarsi l’intera città».<sup>228</sup>

I grandi conventi alterano in maniera consistente la struttura delle *insulae* del centro antico, le piazze e gli slarghi si riducono notevolmente. Molti conventi sostituiscono palazzi e edifici civili, al posto di giardini e orti, parte integrante del centro antico di Napoli. Vengono costruiti grandi chiostri, bellissimi ma accessibili ai soli religiosi. L’intero paesaggio urbano di Napoli cambia, evolve, *nella città il verde andò progressivamente diminuendo, gli alti e compatti muri dei conventi si moltiplicarono, il tessuto urbano divenne una serrata sequenza di bianche pareti appena forate da piccole finestre, l’edilizia civile finì per essere soffocata dal succedersi di queste mastodontiche fabbriche*.<sup>229</sup>

Solo nel secolo successivo vengono realizzati grandi edifici in città, l’Albergo dei Poveri, il Museo, la Caserma dei cavalleggeri che insieme alle nuove strade, via Foria, il prolungamento di Via Toledo segnano un ordine e una nuova dimensione sociale e culturale. Il Milizia scrive: «la pianta della città va distribuita in maniera che la magnificenza del totale sia suddivisa in un’infinità di bellezza particolari [...]. Deve regnarvi l’ordine, ma fra una specie di confusione [...] e da una moltitudine di parti regolari deve risultare nel tutto una certa idea di irregolarità e di caos, che tanto conviene alle Città grandi». <sup>230</sup> Questo identifica un nuovo ordine urbano, chiarezza, geometrica e formale che si oppone a quella irregolarità, quel caos necessario, che si trova nel suo interno, nelle viscere, *con il suo caotico groviglio di conventi, palazzi, chiese, piazze, slarghi, pennate e guglie*.<sup>231</sup> Tutta questa variazione conduce alla realizzazione di quelle *bellezze particolari* che devono essere «*tutte differenti, che non si rincontrino già numerosi gli stessi oggetti, e che percorrendola da un capo all’altro si trovi in ciascun quartiere qualcosa di nuovo, di singolare, di sorprendente*». <sup>232</sup>

Napoli non avrà mai un forte sviluppo industriale, e il centro resta nella sua autentica condizione, abitato anche criticamente per il crescente e incalzante aumento della popolazione, quella plebe *affamata e randagia*, come la descrive De Seta, occupa i bassi in massa, ma rappresenta anche il *materiale umano indispensabile a rendere prezioso il più infame dei tuguri, il più sordido dei “bassi”*.<sup>233</sup>

La fame, l’attaccamento della popolazione alla sua città, a questi resistenti spazi, ha permesso di mantenere inalterate alcune condizioni spaziali che è possibile leggere ancora oggi: i bassi che si aprono sulla strada, le chiese costruite tra gli interstizi di vuoti urbani, gli androni dei palazzi come

prolungamento dello spazio pubblico della città, le corti nella maggior parte dei casi irregolari, suddivise e scomposte. Abitare questo spazio, continuarlo a manometterlo, molte volte silenziosamente, ha fatto sì che continuasse la naturale evoluzione formale e sociale.

All’interno del centro antico, Via Duomo, creata nel periodo borbonico, ha comportato un consistente cambiamento alla struttura viaria, una grande cesura, che si oppone alle tre principali plateiai e *anche se rispetta, ma in parte, l’andamento dell’antica strada da nord a sud, certamente l’altera nei suoi valori*.<sup>234</sup>

Il Corso Umberto I, realizzato successivamente, definisce un nuovo margine del centro antico che vede una sempre maggiore separazione con la parte del mercato che ancora mantiene visibile il tessuto medioevale.

La città ha continuato la sua crescita e il suo incurante sviluppo manifesti nella speculazione della metà del Novecento i cui segni sono riconoscibili nelle facciate del centro antico composte di nuovi elementi aggiunti e nei numerosi edifici accorpati o sovrapposti a quelli antichi.

Le trasformazioni e gli adattamenti hanno sempre distinto ed enfatizzato il carattere di questa città. Tutti questi segni sono contenuti e trattenuti nelle sue strade, molti sono connessi a questioni politiche e occupazionali, dalla grande invasione ecclesiastica all’incremento della popolazione, fino alla speculazione post bellica.

Napoli appare oggi come una città stratificata, sovrapposta e ordinata capace di accogliere i cambiamenti dalla topografia del suolo ai singoli oggetti architettonici.

In questa stratificazione si possono leggere le varie città che l’hanno composta: la città di tufo, che determina la *porosità*<sup>235</sup>, descritta da Walter Benjamin e Asja Lacis, che contiene la materia del suo suolo e dei suoi muri che si amalgamano e diventano un’unica e complessa caverna di cunicoli che si articolano nel sottosuolo e che a volte emergono in superficie; la città a colori, che si percepisce nelle variopinte facciate che si alternano dagli intonaci rossi e gialli alle pietre grigie e bianche, alle splendide chiese bianche e sporche, all’oro che si scorge dalle porte delle chiese, nell’alternanza delle maiolicate cupole, gialle, verdi, blu, bianche e nere, negli intarsi marmorei, nel grigio intenso del basolo che ricopre il suo corpo orizzontale; la città degli spazi, pieni e vuoti, ma sempre consistenti, luoghi dell’accadimento e dell’attesa che si articolano dalla strada all’ingresso dei più privati palazzi, dal gradino che segna l’inizio del suolo sacro fino al nartece, questa sequenza che si contrae e decontrae e altera la strada nella sua struttura fisica e funzionale; la città dei suoni che rimbombano e pulsano l’attraversamento, fanno l’eco agli edifici in cui si propagano, si silenziano in alcuni cortili, si enfatizzano nelle strade e in alcune case, identificano un rituale che avviene quotidianamente dal mercato ai luoghi sacri; la città orizzontale, del suo manto, lucente e scuro, che la illumina quando l’acqua lo percorre, un abito di lava che si insinua nelle corte, le riveste e le percorre in verticale, sulle

228 C. De Seta, *op. cit.* (1973), p. 251

229 *ivi*, p. 255

230 F. Milizia, *Principj di architettura civile*, Bassano 1813, vol. II, p. 29 in C. De Seta, *op. cit.* (1973), p. 360

231 C. De Seta, *op. cit.* (1973), p. 360

232 *ibidem*

233 *ivi*, p. 401

234 M. Napoli, *op. cit.*, pp. 65-66

235 Walter Benjamin, *Städtebilder*, Suhrkamp Verlag, Francoforte 1963; tr. it. *Immagini di città*, Einaudi, Torino 2007, p. 6



scales, nei sedili, nelle ornie, si fa dorato quando incontra la luce del sole.

Tutte queste città si materiano nelle strade dell’antica Napoli. In questa sequenza spaziale non si riconosce mai una unica tipologia, ma la variazione formale crea condizioni uniche che enfatizzano lo spazio interstiziale, ameno ma paradossale allo stesso tempo: si stringe tra gli alti edifici delle più strette strade e si dilata nelle corte e negli slarghi.

Osservando la pianta della città di Napoli, emerge che il pieno ha una maggiore consistenza rispetto ai vuoti, questo rapporto definisce numericamente la densità volumetrica di questa città, ma quella sensoriale va ricercata nel piano orizzontale che prova a frammentare il compatto volume del centro antico.

Le tre strade che dalla loro fondazione hanno regolato la struttura urbana presentano variazioni e difformità non solo nella struttura fisica ma anche concettuale, ognuna contiene una propria storia connessa al modo di viverle e di attraversarle. La plateia superiore ha un carattere più domestico e introverso accoglie grandi palazzi e numerosi monasteri che con i loro profondi e continui muri sembrano sottolineare il passare silenzioso e quieto. Nello stesso frammento di strada si scorge l’imponente muro del Monastero di Santa Maria di Gerusalemme e i variopinti balconi delle case sul fronte opposto. La plateia mediana si presenta regolare e rigida nel suo impianto planimetrico è in realtà la sintesi di trasformazioni lente e evidenti, manifeste proprio nelle sue architetture e negli spazi che delimitano; infine, la plateia inferiore caratterizzata da edifici di particolare e rara bellezza (monastero di Santa Chiara, chiesa del Gesù Nuovo, chiesa di San Domenico, e i numerosi palazzi) è quella che con maggiore efficacia si offre ai passanti e ai visitatori, è costituita da piazze che dalla strada si diramano e sollecitano la sosta.

Queste strade compongono un continuo susseguirsi di vuoti e pieni, pubblici e privati, che costituiscono un percorso di singolari visioni e attraversamenti spaziali, una sequenza di stanze urbane, che variano dallo spazio della strada, all’androne, alla corte, una sequenza abitata e densa. Numerosi studi sono stati affrontati sulla città di Napoli ed in particolare sul centro antico, Roberto Pane ha avviato una profonda esplorazione che permesso di portare alla luce visioni nuove e propulsive, a questi si aggiungono gli studi molto spinti sulla consistenza formale dei palazzi e delle singole *insulae* della Savarese, e gli studi di storici, teorici di architetti e filosofi che si sono interessati a questo immenso mondo da indagare e da scoprire.

Soffermarsi su questi spazi ancora una volta, appare stimolante, non tanto per ripetere cose già ampiamente dette, ma per provare ad esplorare quegli aspetti sottaciuti, ma espliciti allo stesso tempo, latenti nei suoi strati, attraverso l’osservazione, la sensazione dell’esplorazione. Questi spazi divengono luoghi da indagare per comprendere tutte le possibilità che ancora sono implicite al loro interno, quelle possibilità che hanno fino ad ora e continueranno, modificandosi, a plasmare la forma della città non alterando il suo ordine.

Comparando la antica pianta di *Neapolis* con quella attuale, è chiaro che la città non nasce solo attraverso un sistema di strade ortogonali, ma si basa su *una sistemazione organicamente funzionale, avente una sua valida struttura architettonica, in quella cadenza che veniva a crearsi attraverso il costante e regolato*



Nel descrivere Napoli l’artista Jed Fielding utilizza due elementi che sono particolarmente significativi per questa città, i volti della sua gente e la consistenza dei materiali che la costruisce dal sottosuolo fino alla superficie.  
Jed Fielding, Napoli #7, 2003

*ritmarsi dei variati volumi architettonici determinati dalla successione delle insula semplici e doppie.*

*E quindi, non nella semplice ortogonalità delle strade, ma in quest’ordine formale dettato da una visione coerente ed organica, noi sentiamo presenti valori nuovi che venivano delineandosi nella concezione urbanistica del V secolo, concezione che in senso lato gli antichi accostavano ad Ippodamo di Mileto, forse quale rappresentanze di una tendenza e di una età, e che pertanto continueremo, così chiarita, a chiamare ippodamea con valore di determinazione cronologica e di organica visione nuova.*<sup>236</sup>

È in quest’ordine complesso che si identifica nella strada come luogo del movimento, dell’integrazione, struttura spaziale di riconoscimento e di appropriazione. La strada composta da palazzi, monumenti, chiese, oggetti, eventi *vive di un “ambiente che non è solo o tanto il supporto* (di questi elementi)... *quanto, piuttosto, organismo esso stesso, valore urbano e storico insostituibile nella sua struttura*<sup>237</sup>

Via Tribunali è la parte del centro antico maggiormente approfondita dalla ricerca, centro della maglia urbana e della vita del popolo napoletano. Del rettilineo e regolare tracciato si proverà a descrivere la variazione spaziale che la caratterizza, le modificazioni e le eccezioni che la rendono ancora un unico spazio scenografico e teatrale abitato e osservato. In questa strada è possibile leggere il carattere di Napoli antica, in cui *“tutto fa la città, tutto è la città: è un’architettura totale, che non è solo quella delle chiese e dei palazzi; c’è uno spazio [...]; c’è un ordine, una scala, una proporzione, una dimensione, un ritmo”. In definitiva, ogni elemento che struttura – nella sua materiale concretezza – questa antica parte urbana partecipa di un momento e di un senso collettivo, attraverso cui essa racconta - in quanto fatto formale – l’incredibile storia della sua continua rilettura e incessante rielaborazione.*<sup>238</sup>

*Radici.* Il tracciato viario che fondava le antiche città greche e romane era caratterizzato prevalentemente *da vie di comunicazione intese a congiungere luoghi diversi nel modo più rapido possibile – con rettilinei lunghissimi in assenza di ostacoli naturali – secondo una concezione lineare che coinvolge non solo lo spazio ma anche il tempo.*<sup>239</sup> Nella città di Napoli, forse, questo tracciato ha assunto sin dalla sua origine un significato diverso, connesso alla sua storia e al suo contesto. Le strade segnano un ordine che si inserisce tra la regola e le irregolarità che la confermano, in quella che Benevolo chiama *una tensione mai risolta pienamente in un senso e nell’altro.*<sup>240</sup>

La pseudo perfezione del tracciato viario napoletano cede il posto ad *un’imperfezione accettata*, costituita *da mille varianti di un’eccellenza non paradigmatica, fondata sulla concretezza di una situazione locale non*

*riproducibile e sublimata misteriosamente a un livello universale.*<sup>241</sup>

Questa condizione di variazione e contaminazione ha accompagnato Napoli dalla sua nascita e ha determinato quel particolare carattere come segno di riconoscimento e di autenticità che si differenzia tra lo spazio urbano di tante altre città europee. Le strade del centro antico sembrano identificare pienamente la descrizione di Benevolo, *La città non è un edificio più grande ma il luogo dove molti edifici convivono e si avvicinano; l’architettura si manifesta e scopre la sua limitazione confrontandosi con le altre architetture.*<sup>242</sup>

Via Tribunali è il centro di questa ippodamea griglia urbana, è la plateia più importante per la struttura urbanistica e per il significato che la strada ha assunto nel tempo dai suoi abitanti. La struttura regolare del suo impianto formale rimane quasi inalterato, *percorreva Via Tribunali, dalla Porta Capuana all’angolo dell’attuale Piazza Bellini dove c’era la Porta Domini Ursitate che poi si chiamò Donnoroso.*<sup>243</sup>

Lungo Via Tribunali sorgeva l’*agorà* greca, spazio pubblico della vita cittadina; la stessa area nel periodo romano accoglierà la basilica, il foro e il mercato. La presenza degli edifici pubblici, hanno sin dalle origini alterato la regolarità della struttura della strada. Oltre al teatro presente più a nord, è documentata la presenza dell’*aerarium*, in corrispondenza dell’attuale Basilica di San Lorenzo Maggiore, che è il luogo dove *sorgeva in età greca l’edificio destinato alla più importante magistratura pubblica, il quale, nelle sue fondazioni, conserva il tesoro pubblico e i documenti di stato,*<sup>244</sup> e i tempi dei Dioscuri, Cecere e Proserpina e Apollo, che successivamente verranno convertiti in edificio di culto cristiano.

Nel periodo medioevale le strade della città accolgono la vita pubblica e collettiva e le *insulae*, che prima ospitavano le case, cominciano a divenire sempre più compatte e dense. In molti casi, le *insulae* incorporano i cardini e da singole o doppie divengono doppie e triple: è il caso dell’insula del Duomo, tra vico S. Maria Vertecoeli e S. Maria ad Agnone, l’ultimo tratto in prossimità di Castel Capuano, l’insula di S. Gregorio Armeno, e quella che ospita il complesso di San Pietro a Majella, in altri casi supportici hanno occupato la strada ad una quota superiore, cercando in ogni modo di recuperare e allo stesso tempo liberare spazio.

I lavori di pavimentazione avviati nella prima metà del ‘500 cominciano proprio dalle plateiai: *se incomenzò a mmanutenar Napoli da la casa del Principe de Salerno et la strada del castiello de Capuana.*<sup>245</sup> Nello stesso periodo il viceregno spagnolo avvia un piano di riqualificazione, che con tutti i suoi limiti dovuti alla poca omogeneità e all’incapacità di avere una visione di futuro sviluppo per la città,

236 M. Napoli, *op. cit.*, pp. 106-07

237 Manfredo Tafuri, *Il problema dei Centri Storici all’interno della nuova dimensione cittadina*, in *La città territorio*, Bari 1964, p. 29 in L. Savarese, *op. cit.*(2002), p. 14

238 Lidia Savarese, *Il centro antico di Napoli, analisi delle trasformazioni urbane*, Electa Napoli, Napoli 1991, p. 13

239 Paolo Cerotto, *Per le antiche strade. Percorsi e tracciati della città di Napoli*, Grafie, Potenza 2006, p.11

240 L. Benevolo, *op. cit.*, p.49

241 *ibidem*

242 *ibidem*

243 Alfredo d’Ambrosio, *Le vie di Napoli antica nella città moderna*, Mario Miliano Editore, Napoli, 1972, pp.11-12

244 M. Napoli, *op. cit.*, p. 193

245 C. De Seta, *op. cit.* (1973), p. 197



La regolare struttura del tracciato viario di Napoli cede il posto ad un' *imperfezione accettata* che conferisce bellezza e unicità al nucleo fondativo del centro antico. Una sequenza di segni e particolari arricchiscono la strada e divengono traccia e misura della sua storia.  
Napoli, Via Tribunali, Campanile della Pietrasanta, 2016

conferisce a Castel Capuano, parte terminale di Via Tribunali (chiamata via S. Lorenzo alla Vicaria), una unica e nuova destinazione d'uso; *nel 1537 vi si insediarono la Regia Camera della Sommaria, la gran Corte della Vicaria, il Sacro Regio Consiglio, il Tribunale della Zecca e della Bagliva. La decisione fu dettata dall'esigenza di mettere ordine nell'amministrazione della giustizia e nello stesso tempo consentì di sistemare dal punto di vista urbanistico il grande complesso che, come si legge nel Lafrery, sorgeva isolato al centro di uno slargo.*<sup>246</sup>

Sempre nel Cinquecento numerosi palazzi - palazzo Riccia, palazzo Spinelli, il palazzo dei Principi di Avellino, il palazzo detto della Vicaria Vecchia<sup>247</sup> – contribuiscono a rendere la strada ancora più rilevante e ricca.  
Le trasformazioni che nel corso dei secoli si sono succedute lungo questo tracciato rettilineo hanno lasciato il segno, ancora oggi leggibile. Ogni trasformazione è legata ad una sua storia che qui più che in altri luoghi vede una compenetrazione di usi, proprietà, beni, terreni, dall'insula occupata dal clero, a quella delle monache, dalla cappella Pontano al Campanile della pietra Santa di epoca romana. Dopo molti secoli, numerosi sono stati gli interventi che hanno tentato di *accongiare, adiricazare et allargare*,<sup>248</sup> ma Via Tribunali resta lì, così come quella torre<sup>249</sup> ormai isolata e poco salvaguardata.  
Questa strada riprendendo Poëte rappresenta *l'elemento attivo per eccellenza*<sup>250</sup>, elemento urbano e umano che è segnato e segna l'evoluzione urbana e dei suoi abitanti. Contiene la sintesi, data da edifici, riti e usi, emblema di un popolo, di una fede, in cui non importa molto la singolarità di ogni pezzo, seppur meraviglioso, quanto il loro stare insieme, in un disordine apparente ma necessario alla sua costruzione.

*Misure.* Le dimensioni delle plateiai e degli stenopoi, dell'impianto greco, hanno destato interesse di molti studiosi. Numerosi studi sono stati condotti per ricercare il modulo originario, la dimensione pura, molte volte collegata a quella dell'*actus* e dello *stadio* romano. Dalle ricerche di Lidia Savarese, emerge che *la lunghezza delle insule viene fissata in 190 metri, assumendo una sezione di 5 metri per i decumani [...]. Circa l'ampiezza, si è assunto quale modulo una misura di 35 metri per le insule e di 3 metri per i cardini: significativo, in tal senso, l'aver ritrovato l'alternarsi di un'insula di 35 metri, di un cardine di 3 metri e di un'insula di 32, per un totale di 70 metri. Misura, questa, emblematica, corrispondente ad un multiplo dell'actus, e presente nelle insule ad oriente di via Duomo, all'estremità cioè, della città antica, a voler indicare*

246 C. De Seta, *op. cit.* (1973), p. 220

247 Cfr. C. De Seta, *op. cit.* (1973)

248 *ivi*, p. 244

249 Si fa riferimento al Campanile delle Pietrasanta del XI secolo, in laterizio con elementi in marmo di epoca romana utilizzati come elementi costruttivi.

250 M. Poëte, *op. cit.*, p. 57



*un'ulteriore possibilità di ampliamento programmato oltre i confini del nucleo originario di fondazione.*<sup>251</sup>

Le misure del primo tratto, da port’Alba a via Duomo, (distanza dei due fronti) variano da 5,50 metri fino ad un massimo di 12 metri, in corrispondenza degli slarghi e delle piazze la dimensione varia sostanzialmente, circa 95 metri in corrispondenza del vuoto del Policlinici di piazza Miraglia, nel tratto porticato del palazzo Filippo d’Angiò la strada raggiunge circa i 12 metri, dai 20 ai 55 metri in corrispondenza di piazza San Gaetano, circa 33 metri in corrispondenza di piazza Gerolamini. Il secondo tratto, da via Duomo a Via Concezio Muzy, varia da 5,30 a massimo 10 metri ma mantiene un carattere molto più compatto, gli unici vuoti che si registrano sono in corrispondenza di piazzetta Sforza di circa 50 metri e piazza Sedil Capuano di 27 metri.

Anche quando la distanza tra i fronti raggiunge dimensioni maggiori, non si percepisce nella percorrenza proprio per la presenza di numerosi altri elementi che arricchiscono e occupano lo spazio: scale, banconi, strutture mobili riempiono la distanza.

Via dell’Anticaglia, via Tribunali, via San Biagio dei Librai incontrano ortogonalmente gli altri numerosi e più piccoli vicoli che come capillari irrorano le grandi arterie.

Via Tribunali ha due condizioni diverse se si considerano le *insulae* a nord, ovvero quelle delimitate dalla plateia superiore e quella mediana, e quelle a sud, tra via Tribunali e San Biagio dei Librai. Il tratto a nord si interseca con 11 stenopoi mentre quello a sud è incrociato da 15. Questa variazione sottolinea l’ordine irregolare della struttura urbana, una griglia non canonica che nel tempo si è trasformata e alterata, *varianti dell’impianto originario, varianti che, attentamente analizzate, consentono di avanzare ipotesi sulla larghezza dei cardini qualora i fronti arretrati si allineino longitudinalmente in aderenza a più di uno spigolo degli isolati.*<sup>252</sup>

La struttura, leggibile nelle piante, contiene i segni di queste variazioni, le cuciture e ricuciture di frammenti che hanno cercato di tenere insieme parti, recuperare resti, inglobare *insulae*, adattarsi alle dinamiche politiche, sociali e culturali della città. Le modificazioni, gli arretramenti dei perimetri delle *insulae* che definiscono la strada *sono intesi come “un elemento inalienabile dal processo di consumo dell’impianto, ovvero quasi una regola affermata nel tempo per superare l’inadeguatezza dei quell’impianto rispetto alle rinnovate esigenze o condizioni di vita”*<sup>253</sup>

L’altezza dei fronti in corrispondenza di Piazza Miraglia è di circa 24 metri fino all’istituto Diaz che raggiunge circa 15 metri di altezza mentre il fronte opposto permane più alto. Dopo via Nilo i fronti divengono nuovamente più alti superando i 20 metri, con palazzi di quattro o cinque livelli oltre il piano basamentale. Dopo la pausa di piazza San Gaetano con le emergenze monumentali, i fronti crescono nuovamente raggiungendo le quote che oscillano tra i 25 e i 30 metri. Non si riesce mai a cogliere con lo sguardo il limite superiore dei palazzi fatta eccezioni per quelli che delimitano gli



Il rilievo delle misure che caratterizzano Via Tribunali è un’operazione che permette di cogliere non solo i dati dimensionali, utili per la comprensione di distanze e rapporti, ma anche per individuare le variazioni, le deroghe che spesso appaiono impercipienti e che determinano una condizione di armonia e equilibrio tra gli spazi. Napoli, Piazza San Gaetano, 2015

251 Giancarlo Alisio, *Prefazione* in L. Savarese, *op. cit.* (1991), p. 9

252 Giancarlo Alisio, *Prefazione* in L. Savarese, *op. cit.* (1991), p. 10

253 *ivi*, p. 9



slarghi, come a Piazza dei Gerolomini dove i fronti divengono più bassi, variano dai 25 ai 20 metri. Il secondo tratto di Via Tribunali, assume una compattezza maggiore proprio per il rapporto larghezza e altezza degli edifici che è circa pari ad 1/6, solo gli edifici che delimitato largo Sedil Capuano sono più bassi (circa 20 metri). I fronti dei palazzi successivi mantengono la quota di 20-25 metri. È necessario riportare alcune accezioni che sottolineano l’originaria dimensione di Via Tribunali, come il complesso di Pio Monte della Misericordia con i due piani nobili e il piano basamentale, altre emergenze sono sottolineate dal campanile della Pietrasanta con i suoi 30 metri, la Cappella Pontano alta solo poco più di 10 metri e il campanile del complesso di San Pietro a Majella che raggiunge circa i 40 metri. Il tracciato viario di oggi, leggibile come una successione di spazi che alterano l’allineamento dei fronti, si compone di slarghi e piazze, di sagrati e ingressi, come sottolinea la Savarese, *anche quando a prospettive monumentali oppure rimandano alla memoria di particolari luoghi urbani – costituiscono lacerazioni del tessuto in ragione di fatti puramente funzionali*.<sup>254</sup> Leggere questi segni insiti nella struttura geometrica dell’impianto urbano, conduce ad una ricostruzione della sua storia, individua le problematicità ma al tempo stesso la potenzialità che la trasformazione ha imposto alla strada ed una nuova struttura irregolare che conserva il suo tracciato.

Consistenze. Provando a percorrere via Tribunali da port’Alba, è possibile imbattersi in continue apparizioni, che sembrano essere nate con questa strada, ma in realtà sono la conseguenza di continue trasformazioni che questo spazio ha sopportato e integrato. Si incontrano una serie di architetture e di spazi che disegnano la strada nella sua interezza: dopo aver attraversato lo spazio coperto appena dopo port’Alba, si passa in prossimità del complesso di San Pietro a Majella, con la chiesa e il conservatorio; l’inusuale spazio di piazza Miraglia, esito di trasformazioni ottocentesche; Cappella Pontano, esemplare del ‘500, che per molti anni ha asservito alla sola funzione di deposito; il campanile delle Pietra Santa in mattoni rossi e bianchi profilati marmorei nelle bifore, unico edificio romanico di Napoli; palazzo Filangieri; palazzo Spinelli di Laurino della prima metà del 500, il cui cortile fu rifatto nel Settecento con la scala disegnata da Sanfelice; la chiesa delle Anime del Purgatorio con i quattro pilastri esterni su quali poggiano dei teschi bronzei, con un ingresso posto ad una quota superiore rispetto al fronte strada definito da una scala a doppia rampa parte della facciata barocca di Cosimo Fanzago, costruita a metà Seicento, mentre nella parte sottostante vi è la cripta; la chiesa di Sant’Angelo a Segno, *Di fronte alla chiesa l’antico Porticus Antonianus [...] che poi diventò la celebre Pontaniana. Questi antichi portici medievali ospitano, da secoli, banchi di vendita di pesce e di verdure in un pittoresco vociare che riporta intatta l’atmosfera antica di quello che era il cuore commerciale di Neapolis nei pressi dell’Agorà-Foro di piazza S. Gaetano*.<sup>255</sup> Un altro frammento medioevale è il portale ogivale di Filippo d’Angiò. *Della costruzione angioina resta*

*soltanto questa serie di archi che ospitano a loro volta altri banchi di venditori ambulanti che spesso ignorano, come gli indaffarati acquirenti, che i loro commerci si svolgono nell’ingresso di un palazzo di un imperatore del Duecento*,<sup>256</sup> dopo il porticato, residuo di una storia santa che si mescola con un sapore di altre geografie, si giunge a piazza S. Gaetano, *con i resti del tempio di Castore e Polluce e la strada greco-romana sotto il transetto di San Lorenzo*, a destra vi è la porta piccola quattrocentesca di San Lorenzo e dopo l’arco dei Maiorani si arriva a piazza Gerolamini delimitata dalla candida facciata barocca; dopo, il taglio di via Duomo, che separa in due parti via Tribunali, distinte per consistenze e atmosfera. Il primo tratto è costituito da un carattere più monumentale e pubblico, mentre il secondo è molto più domestico, privato, le *insulae* mantengono con maggiore rigore il segno di quelle antiche. Continuando il percorso vi è la piazzetta Riario Sforza con l’obelisco di San Gennaro; il complesso di Pio Monte della Misericordia; piazzetta Sedil Capuano e dopo l’imponente portale del palazzo di Ser Gianni Caracciolo del Sole, la chiesa di San Tommaso apostolo a Capuana, del Duecento; il palazzo Orsini e la piccola chiesa di S. Anna; il palazzo Rica con l’annessa sede del Banco dei Poveri del Nome di Dio; infine Castel Capuano.

L’articolato insieme di Via Tribunali, delimitata da numerosi palazzi e chiese, intersecata in vicoli e slarghi, è legato in un intreccio misterioso e complesso, legato alla storia, al mito, al popolo e al regno. *E sembra stiano nella strettoia a bella posta per vendicare la via che se la cava umilmente; né direi ci stiano modestamente, ma spavaldi, visto che ciascuno pompeggia della sua grandiosità: cartocci barocchi, bugne e targhe del seicento, balaustate del settecento, lunette e frontoni cinquecenteschi. E tutta questa varietà di stili si sbizzarrisce poi in Piazza S. Gaetano; là dove il bronzeo santo vicentino leva le braccia al Cielo e un giorno, la matita di Vianelli, come fioretto imbattibile, avrebbe sfidato qualunque collega. Ivi, la gustosa sagoma architettonica si disegna sul cielo come un capriccio di Bernini o di Vanvitelli. Ma non basta: ancora un’altra rarità antiquaria è data da alcuni portici, da un lato, sotto cui nome come incastrate, o scavernate, diverse botteghe di generi alimentari*.<sup>257</sup>

La bellezza di queste pietre tramutate in spazio è sorprendente, il tempo continua ad agire su ognuna di esse, continua a modificare ma a perseverare il loro carattere autentico. Ogni edificio è insieme all’altro, incastrato, affiancato, sovrapposto e nascosto, la complessa variazione non dà tregua allo sguardo ed è tutto l’insieme a creare la vera consistenza spaziale della strada. I fronti si compongono vari e articolati, quasi mai simmetrici caratterizzati da “alcuni elementi architettonici, spettacolarmente accentuati, talora fino a rasentare l’eccesso”: uno per tutti, il portale che, con la sua esuberanza dimensionale e decorativa, apre perentoriamente, attraverso il vestibolo, alle vedute scenografiche interne.<sup>258</sup> Queste vedute normalmente sono di fronte l’androne, raggiungibili attraverso sinuose scale,

254 L. Savarese, *op. cit.* (1991), p. 149

255 Ramualdo Marrone, *Le strade di Napoli*, Grandi Opere della Newton Periodici, Roma 1991, p. 1734

256 *ibidem*

257 Francesco Cangiullo, *Le vie della città*, Tommaso Pironti Editore, Napoli, 1937, pp.44-45

258 L. Savarese, *op. cit.*(2002), p. 11



Via Tribunali è un insieme di edifici che spesso nascondono il loro carattere di unicità, queste bellezze che descrivono condizioni di unicità, sono spesso visibili da precise prospettive, che mettono in risalto la trasformazione e la permanenza del tempo. Napoli, Piazza Gerolomini, Chiesa di Santa Maria della Colonna, 2015

restituiscono, mediante il valore di ‘interno’ attribuito agli spazi esterni e di ‘esterno’ attribuito agli spazi interni, una significativa caratteristica urbana, risolvendosi in definitiva nella contrapposizione-integrazione tra la minuta trama stradale, soffocata da tempo da quinte edilizie sempre più alte, e le fabbriche che si susseguono lungo di essa, ovvero amalgamando l’una alla altre nella conformazione di una fluidità spaziale in cui può riassumersi l’esperienza stessa della casa a corte napoletana.<sup>259</sup>

Il vuoto è la matrice che tiene insieme tutta la consistenza di Via Tribunali, da strada diviene androne e corte, mutevole nelle forme e nella materia ma generatore di spazi unici e articolati. La struttura di Via Tribunali è proprio quella struttura di vuoti descritta da Ellis in cui la *caratteristica spaziale si ritiene sia il volume. È creata e risponde alle caratteristiche delle superfici verticali dei muri che la circondano da ambo le parti.*<sup>260</sup>

Leggendo la pianta del piano terra del centro antico di Napoli e nello specifico di Via Tribunali è possibile osservare esplicitamente il concetto di *poché* urbano che viene espresso da Colin Rowe e Fred Koetter, il pieno della pianta è inteso come il solido che rende leggibile gli spazi adiacenti. La strada nella sua essenza si contrae e decontrae per ospitare oggetti o per cedere spazio a slarghi o a chiese, gli androni fanno da diaframma a differenti altezze alle corti che con diverse forme – quadrate, ovali, rettangolari, irregolari – si diramano e si appropriano della strada stessa. Tutte queste variazioni che appartengono allo spazio della strada, non sono catalogabili in uno spazio pubblico o privato ma piuttosto dell’appartenenza, sociale e architettonica insieme, in cui le diverse tipologie si scontrano con variazioni e mai ripetizioni scontate. Questo crea una vivacità di spazi e appropriazione di luoghi, che si esplicitano nel modo di abitarli, di usarli e di manipolarli, nell’affastellamento e nelle vendite, nelle esposizione delle merci e nello stupore del passante: tutto crea una vitalità urbana, un senso di urbanità che pulsa e si espande in tutto il centro antico.

*Superfici.* L’aspetto scavato della città si trasferisce alle sue superfici, a quell’ultimo strato di materia visibile, mostrandosi sempre denso, poroso. Quasi mai le superfici sembrano materiale aggiunto successivamente, nascono con lo spazio: la superficie della strada, colata di lava vulcanica, si riversa e occupa le strade stessa, attraverso un’altra forma, si trasferisce sulle scale. Le chiese che si affacciano sulla strada assumono la sembianza di grotte, scolpite nel marmo, i palazzi si differenziano in ogni parte, basamento, copro e coronamento, con materiali e consistenze differenti. Ogni superficie comunica il suo significato, non è un caso che il basamento dei palazzi è fatto delle stessa pietra vulcanica della strada: il piano terra appartiene alla strada, il resto dell’edificio si ricopre di sabbiosi intonaci, dal rosso al giallo al bianco. I mattoni degli edifici più antichi, il ritmo incalzante delle facciate, l’orditura della pavimentazione definiscono una sequenza mai uguale, ma sempre disponibile alla variazione e alla modificazione. La storia della città è così visibile ed esplicita, nei successivi strati

259 *ibidem*

260 W. C. Ellis, *La struttura spaziale delle strade*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.130



Il materiale externalizza la colata di lava vulcanica che definisce la superficie della strada, occupa il piano orizzontale e si declina in molteplici forme pur rimanendo la stessa, sottolinea soglie, percorre gli androni, costruisce panche e sovrasta le scale. Un unico materiale, continuo, definisce il piano terra del centro antico. Napoli, Via Tribunali, 2016

di intonaci, negli angoli smussati delle colonne del porticato, nei basamenti consumati: una città vissuta ma contemporanea, che si adatta al tempo ai nuovi usi e alle nuove persone che la abitano.

La luce è un fattore determinante per la visione di queste superfici. Per la posizione geografica di Via Tribunali, il sole mostra, in alcuni momenti del giorno, solo le sagome, nere, uniformi ma varie degli edifici, in altre ore la luce è più morbida, tenue, è riflessa dai basoli delle strade e assorbita dalla pietra dei basamenti. *Mezzogiorno e venti. Nella piazza non v'è rimasto che un rettangolo di luce, ed è a terra. Il sole d'ottobre qua e là carezza gli ultimi piani; il resto della luce si è rifugiato in fondo ai vicoli: dei 'panettieri', dei 'Maiorani', dei 'giganti'. Un balcone chiuso sembra lo specchio del Cielo; un altro è incandescente.*<sup>261</sup>

Osservando la superficie della strada, è possibile comprendere quanto questa influenzi il suo carattere. Via Tribunali è tagliata in due parti, nette, da via Duomo. Questo taglio ha un significato notevole non solo nella consistenza degli edifici che la delimitano, nella persistenza della maglia urbanistica, ma anche nella materia orizzontale che la compone: il primo tratto, da port'Alba a via Duomo, è costituita da basoli in pietra lavica di 80 cm per 40 cm, mentre nel secondo tratto, da via Duomo a via Concezio Muzy, la pavimentazione è composta da sanpietrini, che modificano sostanzialmente la percezione e il carattere di questa strada e dei suoi edifici. La superficie identifica quindi appartenenze materiche e spaziali, i basoli disposti a spina di pesce lungo la carreggiata suono ruotati in corrispondenza dello spazio destinato ai pedoni e della soglie degli androni dei palazzi, una fila continua segna una variazione, ma è pur sempre la stessa superficie che entra nei cortili, un unico manto continuo che assume forme sempre meno assimilabili a quelle di un tracciato rettilineo, dalle corti si muove lungo i cardini incrementando ancora di più l'articolazione della sua superficie.

Via Tribunali insieme alle altre strade del centro antico di Napoli, si basano essenzialmente su una lettura orizzontale, la proporzione che esiste tra l'altezza dei palazzi conduce lo sguardo ad una visione dal basso, o dall'alto, l'attenzione è posta alla sua figura, delimitata o dal piano terra o dai cornicioni degli edifici. In questa multiforme superficie orizzontale, che va oltre la dicotomia funzione-simbolo e si traduce in una condizione spaziale in cui è possibile registrare uniche condizioni di vita che variano dalla luce cupa del tracciato alla dilatazione dello spazio delle piazze e negli slarghi, da piazza Miraglia, piazzetta Pietrasanta, piazza S. Gaetano, piazza dei Gerolamini, piazza Sisto Riario Sforza. La continuità materica si contrappone alla variazione formale, alla definizione di spazi diversi e articolati della strada.

*Oggetti.* Le strade di Napoli, come la città, sono un luogo che accolgono. In particolare, lungo Via Tribunali è possibile rintracciare una sequenza di oggetti, alcuni dei quali sembrano sempre appartenuti alla strada, altri sono elementi aggiunti nel tempo. Variano dal mattino alla sera e si ripetono con una sequenza e un ritualità ormai consolidata. Questa strada, come afferma Shane, non

261 F. Cangiullo, *op. cit.*, p.46



ha solo la funzione di palcoscenico e arteria transitabile, ma era anche un museo culturale<sup>262</sup> che si tramuta in quella scena pubblica che identifica Via Tribunali in cui lo *spazio da contatto* e quello da *spettacolo*<sup>263</sup> si contaminano in una sequenza di oggetti.

I *gaisi* cinquecenteschi sono diventati bancarelle, tavoli espositivi di merce, banconi che vendono cibo, tavolini, sedie, statue, dissuasori, automobili e motorini, tutto occupa il minimo spazio possibile e necessario per offrire un servizio, mostrare merci, spostarsi da un posto all’altro o attrarre il passante.

La strada si contrae si decontrae come un muscolo intento a pompare sangue: al mattino si restringe, i margini sono modificati da una sequenza discontinua di oggetti – banchi, motorini, espositori - che occupa le piazze ma anche gli ingressi; di sera la strada si sgombera, si spoglia di questi oggetti mutevoli e ne mostra altri, gli ingressi divengono più visibili e liberi, le corti sembrano più evidenti, gli scalini segnano gli ingressi e diventano sedute, i cancelli in ferro prendono il filo degli edifici per enfatizzare l’ingresso alle chiese, come Santa Maria del Purgatorio ad Arco, le imponenti scalinate dell’antico tempio dei Dioscuri divenuto chiesa di San Paolo, il piano che accoglie la basilica di San Lorenzo Maggiore, la scalinata lenta e bianca della chiesa dei Gerolamini che si accorda con la sua facciata, questi oggetti entrano nelle corti e negli androni, dalle panche in piperno ai portoni che a differenti scale invitano ad entrare o a restare fuori. Questa sequenza di oggetti che include, statue e spegni fiaccole, si confonde tra il sacro e il profano, il metaforico e il commerciale, in una mescolanza che accompagna, non in maniera folkloristica, il passante e l’abitante.

Tutti questi oggetti arricchiscono il passare che in questa strada ha un valore metaforico che si esplicita nei gesti e nelle forme diverse e mutevoli tra l’esterno e l’interno, lo spazio pubblico e quello privato. Ogni elemento sottolinea una successione, una sequenza di spazi vuoti e densi i cui margini non sono semplici linee ma consistenti superfici, che a volte assumono la conformazione stessa dell’edificio che delimita la strada e altre si sintetizza di un varco o in una scala.

*Interazioni.* Via Tribunali è al centro della griglia greco-romana che per la conformazione urbanistica nasce come interazione di un sistema semplice ma gerarchizzato. Questa rigido schema geometrico si traduce in un articolato sistema relazionale in cui non è solo il sistema cardine-decumano a stabilire quella necessaria interazione formale per irrorare le strade e la città ma è un rapporto più articolato e più organico in cui le componenti costruite si mescolano con quelle sociali e culturali: *qui si spalancano, con atrii, cortili, porticati, giardini e logge, antichi palazzi nobiliari che sono tra i più vasti ed aerati della città.*<sup>264</sup>

All’interno di questo sistema arterioso, Cangiullo descrive una scena del popolo napoletano della



Gli oggetti che sono presenti in Via Tribunali determinano il suo funzionamento e danno il via ad una costante compressione e decompressione dello spazio che cambia e si adatta nei diversi momenti della giornata modificando i margini e alterando lo spazio. Napoli, Piazza San Gaetano, 2016

262 Graham Shane, “Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi”, in Lotus International n.24, 1979

263 F. Choay, *op. cit.*, p.23

264 F. Cangiullo, *op. cit.*, pp.44-45

prima metà del Novecento: *A destra e a sinistra, dai vichi angusti, allora affumicati e sovraccarichi addirittura di sipari di panni penzoloni, dai vichi lunghi come la tenia del ventre di Napoli, stanavano le janare scapigliate per accapigliarsi a duolo, e più agevolmente, con strilli e ringhi cui si scagliavano come ossessi, nella mischia serrata, crespitante nel fuoco di fila delle maleparole, fratelli, mariti, cognati, figli e tutta la razza, ad inscenare la classica cagnara, che serviva poi da modello alle analoghe descrizioni del popolare romanziere Mastriani e quindi alle scene dei drammi sensazionali del Minichini.*<sup>265</sup>

Le azioni sono spinte dalle condizioni dello spazio urbano, per la vicinanza e la prossimità dei palazzi è possibile comunicare dal balcone con il dirimpettaio, o assistere ad una scena domestica del vicino, così come far parte della strada affacciandosi dalla propria finestra. Pur riferita a condizioni e contesti completamente differenti la strada diviene *l'arena per una espressione sociale*<sup>266</sup> di cui parlano gli

Smithson, una contaminazioni di oggetti e azioni che corrisponde ad un unico modo di concepire la vita urbana, estensione di quella privata. Questo si manifesta soprattutto nel popolo meno agiato che non avendo molto spazio nelle proprie abitazioni porta fuori un pezzo della propria domesticità, la sedia per sedersi accanto la porta di ingresso, i vestiti che vengono stesi per prendere luce e aria. Azioni che creano forme di interazione che appartengono all’abitare, al vivere questo luogo.

La geometria si scompone, perde la sua stereometrica forma e si adatta a quella forma più umana, più naturale. *Nelle città antiche i vicoli, cortili, androni, passaggi, portici, strade, articolano meravigliosamente il percorso dell’uomo secondo un sistema che sembra appartenere alla biologia animale o vegetale tanto è regolare a un tempo spontaneo, privo di durezza.*<sup>267</sup>

*Sensazioni.* Via Tribunali è una uno spazio che contiene meraviglia, ad ogni passo è possibile scorgere sorprese e variazioni del tracciato, spazi inesplorati, ogni portone aperto nasconde uno spazio sempre altro come la corte ellittica di Palazzo Spinelli, la strada che si espande sotto il tratto porticato di Palazzo Filippo d’Angiò e viene respinta da quello della Chiesa e Quadreria di Pio Monte della Misericordia. Questa meraviglia si traduce nella possibilità di guardare attraverso: porte, portoni, scale, ballatoi divengono i diaframmi del mondo irraggiungibile ma sognabile, che spesso nasconde giardini e terrazze, quel verde che alla strada non appartiene. Lo stupore si manifesta nella sua stessa struttura, quando irregolare si smaterializza e la strada diviene l’unico elemento urbano capace di raccontare se stesso, un insieme di relazioni complesse che si esplicitano nelle architetture e negli oggetti. In questo ordine la consistenza delle cose, che nell’ insieme appare più forte del suo impianto, si articola e si arricchisce nel tempo e si sviluppa su strati differenti e sempre crescenti. Questa strada ha la capacità



Lo schema regolare della struttura delle strade si traduce in un articolato sistema relazionale dove i cardini e i decumani stabiliscono un’interazione formale e un rapporto organico in cui le componenti costruite si mescolano con quelle sociali e culturali.  
Napoli, Via Tribunali, Porticato, 2015



di accogliere culture di uomini e tempi differenti, di rapporti sociali religiosi e pagani insieme. In essa porta a porta abitano l’osceno e il decente, il pudico e lo spudorato, convivono chiese e botteghe, case nobiliari e bassi, il mendicante e il nobile. È una strada libera, accoglie la bellezza di una intera città, del visitatore di passaggio e quello che decide di rimanere. È il luogo di un attraversamento spirituale prima ancora che fisico e materiale, segna una transizione, un passaggio emotivo e emozionale. La strada diviene un teatro urbano che non si riconosce più nelle quinte organizzate e disegnate delle città del passato, ma piuttosto, riproponendo Bailly, in quella *maniera discreta e quasi improvvisata*.<sup>268</sup> In Via Tribunali, l’improvvisazione diviene lo spazio dell’accadimento, del mescolamento delle culture, assorbite tanto dal popolo quanto dagli edifici, mai uguali e sempre solidali allo spazio e alle sue condizioni fisiche e immateriali.

La sua meraviglia è soprattutto nei volti, nei gesti e nelle movenze dei suoi abitanti, *soggetti al mimetismo poiché risentono delle gibbosità e delle storture topografiche del quartiere. È strano, ma a chi ci ha fatto l’occhio par quasi un fatto normale*.<sup>269</sup>

La strada è quindi gibbosa, tortuosa, irregolare eppure il suo tracciato è rettilineo. Questo lo si può percepire solo con l’esperienza, solo abitando questa meraviglia naturale e artificiale allo stesso tempo. L’attraversamento e la vita che scorrono in questa strada, e nelle altre che compongono il centro antico, esortano al riconoscimento di una serie di valori che sono contenuti in questi spazi: *Il nostro senso di appartenenza, la nostra lingua e i miti che ci portiamo dentro rimangono, ma non più come “origini” o segni di “autenticità” capaci di garantire un senso alla nostra vita. Permangono come tracce, voci, memorie e mormorii mescolati ad altre storie, ad altri episodi, ad altri incontri*.<sup>270</sup>

Napoli, come Zora, è una città che chi l’ha vista non può più dimenticare, [...] *ha la proprietà di restare nella memoria punto per punto, nella successione delle vie, e delle porte e delle finestre nelle case, pur non mostrando in esse bellezze particolari. Il suo segreto è il modo in cui la vista scorre su figure che si succedono come in una partitura musicale nella quale non si può cambiare o spostare nessuna nota*.<sup>271</sup>

268 J. C. Bailly, *op. cit.*, p. 93

269 F. Cangiullo, *op. cit.*, p.43

270 I. Chambers, *op. cit.*, p. 31

271 I. Calvino, *op. cit.* (1993), p.15



Via Trabunali traduce in spazio una condizione di meraviglia e stupore, accoglie culture di uomini e tempi differenti, di rapporti sociali religiosi e pagani insieme. Qui abitano l’osceno e il decente, il pudico e lo spudorato, convivono chiese e botteghe, case nobiliari e bassi, il mendicante e il nobile.  
Napoli, Via Tribunali, 2016



Londra. St John Street

*“Mi sono spesso divertito – scriveva James Boswell nel 1791, - a pensare quanto diversa appaia Londra alle diverse persone. Coloro le cui menti ristrette sono interamente assorbite da qualche scopo particolare vedono Londra solo attraverso la lente di quello scopo... Ma l’uomo d’intelletto è colpito da Londra come da qualcosa che abbraccia l’intera vita umana in tutta la sua varietà, e la cui contemplazione è inesauribile.”*

Jane Jacobs, 1961

La città di Londra nasce come un piccolo villaggio romano, o meglio come il punto di incontro di tre grandi direttrici che univano la *urbe* agli altri vicini villaggi. Direttrici che seppur trasformate e completamente rinnovate, persistono nelle mappe fino ad oggi. Questi tracciati da est a ovest e da nord a sud percorrevano il territorio come grandi infrastrutture divenute nel tempo le principali spine urbane per la crescita e l’evoluzione di uno dei più grandi centri commerciali e finanziari di Europa. Rasmussen in *“London, the unique city”* descrive l’origine della città non come la semplice intersezione di strade principali ma *le proteggeva mentre attraversavano l’ampio fiume Tamigi. Le sue possibilità come centro commerciale erano uniche. Era allo stesso tempo un grande porto marittimo e lo svincolo principale di tutte le strade interne.*<sup>272</sup>

Il tracciato regolare del tessuto romano si tramuta nel tipico aspetto della città Medioevale: densa, compatta e definita dalla cinta muraria, di cui oggi restano solo pochi e discontinui segni. La scelta di mantenere la struttura medievale si compie in seguito al catastrofico incendio del 1666. Londra in quel momento accoglieva una popolazione in crescita ed era visitata da numerosi stranieri.<sup>273</sup> La parte antica era caratterizzata da tipiche case medioevali e da numerose guglie delle cattedrali, tra

272 Steen Eiler Rasmussen, *London, the unique city*, MIT Press, Londra 1982, p. 28 (tradotto dall’autore) *it protected them as they crossed the broad river Thames. Its possibilities as a commercial centre were unique. It was at the same time a great seaport and the main junction of all the road of the interior*

273 *ivi*, pp.99-100 *“It must have been a wealthy and interesting town. The quarters inside the walls were crowded and still quite medieval. In former centuries only a few aldermen – and the Jews – had, as we have seen, stately stone houses. The rest of the inhabitants lived in small cottages as a kind of leaseholders. We get an idea of how badly they were built from the oldest buildings regulations from 1189 and 1212 requiring new houses to be built more solidly than before and prohibiting thatched roofs. In the course of centuries the houses had, from their too narrow sites, risen to several corbelled stories. As late as in the seventeenth century the greater part of the houses were still half timbered with pointed gables facing the street.”*

le quali emergeva quella di St Paul. Tra le case, le strette strade accoglievano bazar, botteghe e mercati in cui si vendevano prodotti artigianali e pregiati tessuti provenienti da tutto il mondo. *Il grande incendio distrusse quasi tutta la città.*<sup>274</sup> Al progetto di ricostruzione mai realizzato di Cristopher Wren,<sup>275</sup> che offriva l’occasione di un radicale cambiamento a partire dalla sua struttura urbana, si preferisce invece conservare la struttura di fondazione delle vecchie case medioevali imponendo nuove norme da rispettare.<sup>276</sup> Solo alla fine del ‘700 Londra intraprende un vasto programma di ricostruzione e di abbellimento, che parte dalle piazze<sup>277</sup> e dalle strade, queste ultime si distinguono da quelle di altre città europee non tanto per la loro pavimentazione quanto per *un sistema di tubature che porta l’acqua alle abitazioni e rende superflue le fontane.*<sup>278</sup> All’immagine della città, semplice nei materiali e continua nelle forme architettoniche, si affianca nell’800, una politica urbana *per trasformare l’immagine di Londra, da sobria e rispettabile in sfarzosa*<sup>279</sup> il cui risultato è Regent’s Street:<sup>280</sup> strada trionfale destinata al commercio di lusso, *concepita come un insieme architettonico, costituito di progetti diversi ma coerenti.*<sup>281</sup>

274 *ibidem* (tradotto dall’autore) *The great fire destroyed almost the whole city*

275 Nel 1967 venne istituito per la ricostruzione un concorso vinto da Cristopher Wren *con un piano stellare, che però non fu mai realizzato per il prevalere degli interessi, sia di ordine sentimentale che economico, legati al ripristino della situazione quo ante, e per il mancato di responsabilità delle autorità, come si può vedere confrontando il piano di Wren colla situazione precedente all’incendio e colla città a ricostruzione terminata.* In L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 200

276 L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 202 “la ricostruzione dovesse aver luogo secondo le sezioni schematiche che dividevano le case in quattro classi “for better regulation, uniformity and gracefulness”, a seconda dell’importanza della strada, che doveva essere ricostruita “tutta a un modo”, secondo i dettami dell’Alberti e del Palladio.”

277 *Bedford Square, creata nel 1776, determinò la moda della piazza progettata come insieme architettonico.*Quella di Bedford e altre proprietà furono suddivise in larghe strade uniformi, interrotte da frequenti piazze che a partire dal 1790 circa furono adornate da giardini centrali. *Quelle piazze erano riservate all’uso di coloro che abitavano le case circostanti, ma i parchi reali erano ormai aperti al pubblico da tempo e contribuivano allo spazio verde della metropoli.* In Donald J. Olsen, *The City as a Work of Art. London, Paris, Vienna*, Yale University, 1986 trad. it. *La città come opera d’arte. Londra, Parigi, Vienna*, Serra e Riva Editori, Milano, 1987, p.27

278 Donald J. Olsen, *The City as a Work of Art. London, Paris, Vienna*, Yale University, 1986 trad. it. *La città come opera d’arte. Londra, Parigi, Vienna*, Serra e Riva Editori, Milano, 1987, p.27

279 *ivi*, p.29

280 Il progetto elaborato da John Nash, era composto da una varietà che creava una continuità globale, lo stucco enfatizzava le forme plastiche (ad un costo limitato) e era capace di sorprendere il londinese della fine del periodo georgiano. Donald Olsen descrive l’eroica strada come quella capace di servire moltissimi scopi: *Offrì una buona possibilità di speculazione ai costruttori di Londra e aumentò il reddito delle proprietà della Corona. Costituì un passaggio trionfale per fare colpo sui reali in visita, e insieme una nuova strada di collegamento da nord a sud in grado di alleviare il traffico delle vie londinesi, già notoriamente congestionato. Fu per gli sfaccendati e i ricchi un palcoscenico sul quale ostentare il loro abbigliamento e i loro equipaggi, e al tempo stesso incluse un’importante linea di scarichi sotterranei che collegava la rete periferica a Regent’s Park con la preesistente arteria fognaria di St. James’s Park. Diede impulso al commercio al dettaglio, creò nuove abitazioni e spazzò via i quartieri poveri e malsani* in D. J. Olsen, *op. cit.*, pp.32-33

281 D. J. Olsen, *op. cit.*, p.30

Per Londra rappresenta il primo progetto capace di cambiare radicalmente la sua immagine così da compararla alle altre capitali europee dell’epoca, Parigi e Vienna. La trasformazione della *City* in un centro di affari induce un notevole aumento del costo del terreno, le vecchie case non vengono più usate come abitazioni e non sono facilmente adattabili alle nuove funzioni: nuovi edifici sostituiscono quelli antichi a partire dalla fine dell’800. Le trasformazioni delle strade di Londra sono radicali e tali da mutare l’aspetto di intere aree che poco o nulla hanno in comune con il carattere semplice e ripetitivo dei *crescents, circus e terraces*<sup>282</sup> che fino a qualche anno prima definivano la città. Nella metà del ‘900 Sir Patrick Abercombie progetta un nuovo piano per Londra, a cui si oppone il gruppo MARS che propone un modello razionalista, *secondo un sistema lineare complesso di successivi “pettini”.*<sup>283</sup> Il progetto non verrà mai realizzato soprattutto a causa della guerra che porta a riconsiderare *psicologicamente i valori dell’ambiente tradizionale chiuso, della parola home [...] ed era quindi naturale che prevalesse l’idea neorealista della lighborhood unit, della “comunità”.*<sup>284</sup> Dopo questo periodo, si assume maggiore consapevolezza della grande dimensione della metropoli e delle grandi possibilità che ha in sé, si avanzano *nuovi criteri di organizzazione formale, nuovi linguaggi, nuove possibilità d’uso della città ha spinto moltissimi tra i progettisti a rompere gli argini di una falsa “continuità”*<sup>285</sup>, ne sono un esempio il lavoro di Maymont, di Friedman, Jonas e Jellicoe. La strada ha avuto e ha per questa città un ruolo estremamente rilevante: tracciata, scavata, connessa, decorata, ripulita, è la struttura per le sue trasformazioni, recenti e passate. Da elemento infrastrutturale cha accoglieva i primi sistemi impiantistici, diviene grande struttura di collegamento con la creazione della rete metropolitana. Ma la stessa era anche il luogo per manifestare la potenza, la forza della città e del suo regno, come Regent’s Street, che con stucchi e decorazioni pompose rappresentava scenograficamente il potere di una classe sociale che voleva ostentare la propria ricchezza. La strada è stato il riflesso di quanto è accaduto nella città: tracciato necessario alla formazione della *urbe*; luogo di vita sociale nel medioevo; spettacolare scena urbana nel ‘700; infrastruttura complessa nell’800. Alla strada, come manufatto fisico e immateriale, è da attribuire la definizione dell’immagine di una città che continuamente e coraggiosamente cambia e si evolve. Le strade londinesi accolgono le continue trasformazioni di una città che pur avendo origini antiche è alla ricerca di una sempre nuova immagine, una nuova scena in grado di rappresentare se stessa. Questa identità, resistente nella sua struttura planimetrica, ma mutevole nella costruzione tridimensionale, fa di Londra un insieme

282 L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 204

283 *ivi*, p. 234

284 *ivi*, p. 236

285 *ibidem*



Il tessuto, la storia di Londra diviene esplicita nella lettura dei pieni e dei vuoti che mettono in evidenza una maggiore densità in prossimità del fiume e diventa più rada proprio in quella parte di città più nuova e più distante dal nucleo più storico.  
Pieni-vuoti, Londra

di scenari che si adattano alle trasformazioni, a volte cedendo alle mode, altre volte provando a ricostruire il carattere tipico di una complessa città.

In questa sintetica ma articolata evoluzione di Londra si innesta la storia di un suo pezzo, St John Street situata nell’area di Clerkenwell, nel quartiere di Islington, a pochi minuti a nord della City.

Nei primi anni 2000 l’area è stata oggetto di un programma di ricerca sviluppato in cinque anni, VivaCity2020<sup>286</sup> che ha indagato la dimensione della sostenibilità dell’ambiente urbano attraverso un

approccio multidisciplinare (scienze fisiche, scienze sociali, ingegneria, architettura e design) e ha provato a individuare i problemi e le questioni degli spazi urbani di alcune città. L’esito della ricerca è

stata una pubblicazione *“Designing Sustainable Cities”* del 2009 a cura di Rachel Cooper, Graeme Evans and Christopher Biko. Le analisi sviluppate sono state una base per la conoscenza e lo studio dell’area,

particolarmente interessante è apparso l’approccio alla conoscenza dei luoghi, che ha preferito una lettura empatica, che tiene insieme il dato fisico e percettivo con quello esperienziale.

St John Street è anche il luogo in cui da diversi anni ARU (Architetcural Research Unit), diretto da Florian Beigel e Philip Christou, ha sviluppato una ricerca e uno studio che mette in relazione una

accurata lettura dello spazio con il progetto di un nuovo edificio che definisce la cortina. Il progetto per St John Street n. 145 è *“gift”* che gli architetti hanno fatto alla città, un dispositivo in grado di

innestare, attraverso una sequenza di dettagli spaziali, un nuovo generatore di spazio pubblico. Il progetto è fortemente ancorato al suo contesto, si sviluppa in continuità con la cortina della strada

sostituendo un edificio degli anni ’30. Il sito presenta una interessante condizione, a nord si confronta con l’ex fabbrica per E. Pollard & Co. Ltd, edificio costruito all’inizio del ’900, con un chiaro e

riconoscibile carattere della facciata, con grandi aperture regolari e un basamento in pietra nera; il lato sud, invece, presenta un’improvvisa apertura che interrompe la continua cortina, aprendo ad un

piccolo cimitero retrostante la chiesa di St John e da questo giardino si intravede il retro della chiesa creando un’articolata quinta urbana che si dispone su diversi livelli.

Il fronte opposto invece accoglie la Cannon Brewery una delle prime birrerie nata alla fine del ’700 e trasformatasi notevolmente al suo interno conserva inalterati la facciata, l’ingresso e la corte dell’antico

edificio, il blocco nord della storica birreria, demolito negli anni ’60, dopo che era stato fortemente danneggiato dai bombardamenti della II Guerra Mondiale, è stato sostituito da un edificio per

appartamenti realizzato dagli architetti Hamilton Associate. Il progetto di ARU continua una ricerca avviata con due precedenti opere costruite, Youl Hwa Dang

286 Fondato da UK Engineering and Physical Science Reseach Council (EPSRC) come parte di un programma chiamato Sustainable Urban Enviroments (SUE), il progetto è stato sviluppato insieme a cinque università: Lancaster University, University di Salford, The Bartlett School od Graduate Studies della University College London (UCL), University of Sheffield e il Cities Institute della London Metropolitan University.

Book Hall Building 2006-09<sup>287</sup> e Seowonmoon Lantern, Gwangu Design Biennale, Korea 2011<sup>288</sup>. In entrambi i lavori, il tema della prossimità è affrontato con molta cura e attenzione alla situazione del

paesaggio urbano. I progetti raccontano la visione di un tempo che avanza e che allo stesso tempo mantiene una radice ben consolidata alla storia. Lo spazio disegnato non è semplicemente un vuoto da

colmare, ma prova a dare una consistenza in termini spaziali: *Sono questi spazi che danno identità a ciò che viene costruito. È una lotta costante che si estende in quello che possiamo pianificare come luoghi informali nel*

*progetto o piuttosto condurli nella misura giusta. Ricordiamo le opere di Giorgio Morandi o Arthur Segal, in cui è evidente la possibilità di un confronto con temi architettonici.*<sup>289</sup> Nella loro visione, il progetto di architettura

è una forma di ricerca che parte da un’accurata conoscenza e interpretazione dello spazio della città che viene poi tradotto in forme di relazioni: *Queste relazioni riguardano l’interdipendenza, la generosità e la*

*consapevolezza del tempo.*<sup>290</sup>

Il tempo, la memoria e lo spazio rappresentano i riferimenti concettuali e teorici di una ricerca continua che da anni Floria Beigel e Philip Christou sviluppano attraverso il progetto. La sensibilità

e l’attenzione che pongono nell’osservazione del mondo esterno, la natura e gli esseri viventi che ne fanno parte conduce ad una lettura dello spazio della città come un ambiente complesso che diviene

parte integrante delle loro opere, delle loro *infrastrutture urbane*. La capacità di includere il tempo e la storia fa delle loro architetture opere dense, che nascondono e a volte esplicitano referenze e storie,

contenuti profondi che hanno le loro radici nell’architettura stessa, madre e generatrice dello spazio collettivo.

Florian Beigel afferma che quando un architetto progetta, pensa, o realizza un edificio, sta già

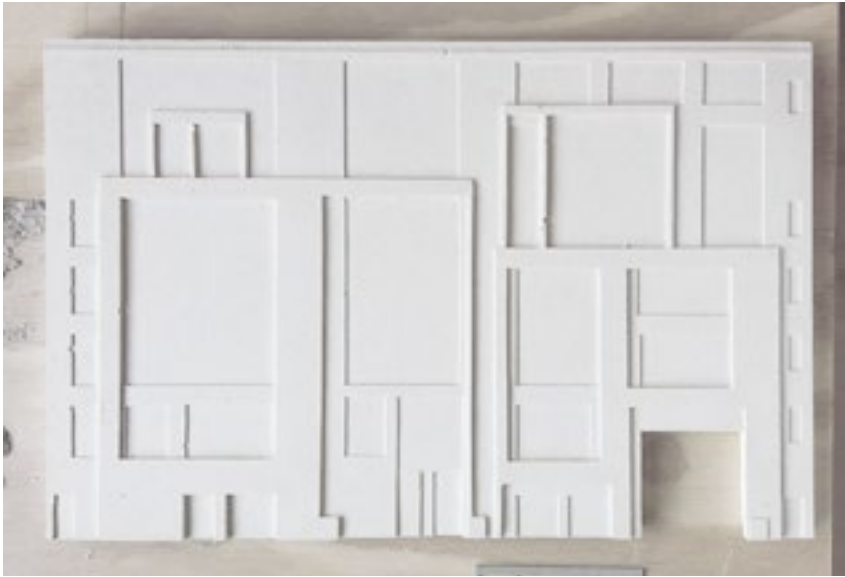
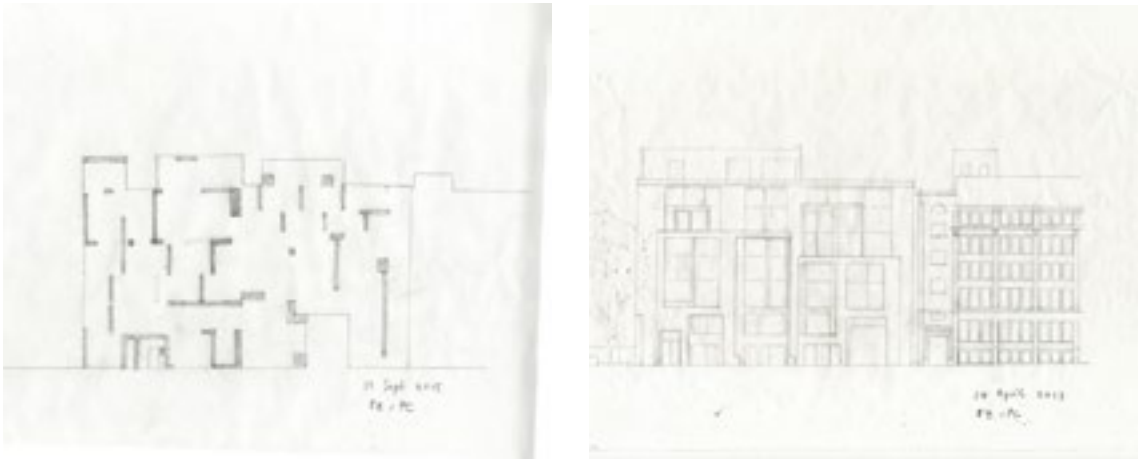
287 Book Hall Building con coerenza e raffinatezza cerca di tenere insieme le condizioni del paesaggio coreano e le attività delle persone che lo abitano. Come gli stessi architetti scrivono: *The building has a very calm, gentle but sure presence in the public space. It gives this little square some dignity. And we’re going to talk a little bit about the articulation of this façade. It’s what you call relief, different planes in the wall.*In F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), pp.111-112

288 La piccola follie realizzata a Gwangu nasce da un progetto degli artisti Seung H-Sang e Ai Wei Wei, che come co-direttori della biennale di Gwangju ebbero l’idea di porre nella città delle strutture permanenti per incrementare il senso pubblico dello spazio. Per realizzare le “urban follies” vennero invitati dieci architetti, tra cui Florian Beigel e Philip Cristou. *These new public structures should mark where the wall used to be, without actually rebuilding a wall.* (F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), p.160) Questo è questo uno dei progetti che con maggiore forze riesce a combinare la sensibilità e la costruzione, l’empatia con lo spazio e l’attenzione al sociale, in una condizione che esprime l’elevato valore culturale dell’opera realizzata. La loro intenzione era quella di creare, attraverso un elemento architettonico, un generatore sociale, *a little generator of a bit public life.* (F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), p.164) La loro volontà si esplicita sapientemente nell’opera costruita, divenuta un pezzo proprio della città. La suggestione per questo progetto è conservata nell’eterna città di Pompei, in un affresco di una antica casa: *The little building depicted in the painting is called an aedicule – a shrine. It’s a kind of fantasy architecture. It’s painted up on the wall where you’re looking up into the sky. These buildings are so thin and so fantastical that they probably couldn’t be built. It’s a kind of dream architecture but very, very wonderful* F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), p.166)

289 Florian Riegler, *Introduction*, in F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), pp. 13-14

290 Florian Beigel e Philip Christou, *Architecture as City: Saemanguem Island City*, Springer-Verlag, Vienna, 2010, p. 12 (tradotto dall’autore) *These relationships are about in-betweeness, generosity and in awareness of time*





St John Street è stata oggetto di studio del gruppo di Ricerca ARU guidato da Florian Beigel e Philip Christou. Il progetto ha riguardato la sostituzione di un edificio degli anni '30. Particolarmente interessante è stato lo studio condotto sulle facciate al fine di disegnare un pezzo della cortina come un pezzo di città. Schizzi e modelli di studio per il progetto n.145 di St John Street, elaborato da Florian Beigel e Philip Christou all'interno del laboratorio di ricerca progettuale ARU

disegnando la città. *Alla fine la città è la questione più importante. Una delle responsabilità e una delle capacità che abbiamo come architetti è quella di poter immaginare una città migliore per le persone per vivere e lavorare insieme.*<sup>291</sup> Il loro modo di costruire un pezzo di città, attraverso un edificio, uno spazio pubblico o un elemento urbano, parte da una ricerca che indaga lo spazio. Lo spazio viene esplorato non solo da un punto di vista teorico e astratto ma è pensato prima di tutto per l'abitazione dell'uomo, *Pertanto, prima di pensare al piano per una nuova città, abbiamo pensato innanzitutto a quali sono i buoni spazi pubblici in una città. Voglio dire come si inizia a progettare buoni spazi pubblici quando si sta progettando una nuova città.*<sup>292</sup> La ricerca di questo spazio che circonda le cose, interstiziale, che si dilata e poi si restringe, ha le sue radici nelle opere di Giorgio Morandi che meglio di ogni architetto ha saputo esplicitare questa relazione così complessa che regola la composizione degli oggetti. Ed è proprio il lavoro dell'artista bolognese, un loro riferimento, un continuo confronto.

Lo spazio urbano è quindi considerato come la coesistenza di *aspirazioni e ispirazioni. È un luogo di vitalità e di comunicazione. Stiamo cercando di progettare edifici che contribuiscano fortemente alla qualità del public realm. Questi edifici aumentano la civiltà del luogo. Questa è una delicata civiltà che può essere adattata per abbracciare l'occasione quotidiana e speciale di un particolare contesto.*<sup>293</sup> Attraverso il progetto, lo spazio, pubblico o privato, viene restituito alla città ed è volto a dare una maggiore qualità alla sfera pubblica, che deve essere “donata” alla città attraverso le forme proprie dell'architettura, *facendo doni alla città sotto forma di spazi privati / pubblici come un giardino in una piazza.*<sup>294</sup> Partendo da questi studi, è stata avviata una lettura descrittiva di St John Street come un luogo in cui la variazione della forma si incontra con quella immateriale, degli abitanti e della società che induce ad una complessa definizione di diversità. *La definizione della diversità comprende non solo il materiale fisico e le proprietà spaziali della forma urbana, ma anche le proprietà socioeconomiche e culturali delle comunità che abitano e utilizzano la città in quanto i loro comportamenti influenzano le percezioni sensoriali nello spazio urbano.*<sup>295</sup>

291 Florian Beigel, *Design Concept*, in F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), p.17 (tradotto dall'autore) *It is the city that is the most important issue in the end. One of the responsibilities and one of the abilities that we have as architects is to be able to imagine a better city for people to live and work together in.*

292 *ivi*, pp.129-130 (tradotto dall'autore) *So before thinking about the plan for the new city, we thought first about what are good public spaces in a city. I mean how does one begin to design good public spaces when you're designing a new city?*

293 F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2010), p. 13 (tradotto dall'autore) *aspirations and inspirations. It is a place of vitality and communication. We are attempting to design buildings that make a strong contribution to the quality of the public realm. These buildings enhance the civility of the place. This a gentle civility that can be adapted to embrace the everyday and the special occasion of a particular context.*

294 *ivi*, p. 29 (tradotto dall'autore) *making gifts to the city in the form of private/public spaces such as a garden in a square*

295 Alan Penn, Irini Perdikogianni e Chiron Motram, *The Generation of Diversity*, in Rache Cooper, Graeme Evans and Christopher Biko (a cura di) *Designing Sustainable Cities*, Wiley-Blackwell, Hoboken, (USA), p. 219 (tradotto dall'autore) *The definition of diversity include not only the physical material and spatial proprieties of urban form, but also the socio-economic*

La descrizione di St John Street parte da un’esplorazione che ha investigato lo spazio e ha provato a comprendere l’essenza, a stabilire un legame per appropriarsene.

*Radici.* La naturale configurazione geografica dell’area di Clerkenwell ha influenzato notevolmente il suo sviluppo: la presenza del Fleet River, ora il più grande fiume sotterraneo, che correva lungo l’attuale King’s Cross Road e Farringdon Street, oltre a rendere l’area paludosa e allo stesso tempo ricoperta di ampie aree per il pascolo ne ha impedito l’accrescimento verso ovest. Lo stesso limite verrà poi sottolineato dalla costruzione dei binari della metropolitana nel 1863 della stazione di Farringdon che attraversavano le strade di più recente costruzione (Farringdon Road e Clerkenwell Road).

Nei primi anni del ‘900 il quartiere ha assunto la sua configurazione attuale. Ma è necessario ripercorrere brevemente la sua storia per comprendere l’evoluzione della sua forma e struttura. L’area nasce con una forte vocazione monastica, ne sono una testimonianza la presenza di numerose parrocchie, Clerkenwell, St James e le chiese di St Mary’s Nunnery e del Priore di St John. Se nell’epoca medioevale e Tudor, come scrivono Nikolaus Pevsner e Bridget Cherry, Clerkenweel era *qui più vivo che in molti altri quartieri interni di Londra*.<sup>296</sup> Successivamente subisce una notevole trasformazione della forma urbana e nella struttura dei monasteri che assumono una nuova conformazione: Newcastel House diviene quello più rilevante fino alla fine del ‘700 e la Charterhouse viene convertito in un rifugio per anziani e una scuola per ragazzi, mentre molti altri vengono demoliti.

In questo stesso periodo nascono le prime attività industriali, birrerie e distillerie, che preannunciano la vocazione e il carattere del secolo successivo. Il quartiere, per la presenza di numerose aree non costruite, si presta ad ospitare numerosi edifici istituzionali, come l’ospedale psichiatrico Robert Hooke e altri due ospedali il St Luke’s a Old Street e il Lying-In in City Road, oltre che la casa di detenzione preservata al disotto del Kingsway Collage.

Nel XIX secolo il carattere residenziale della area meridionale di Clerkenwell è quello prevalente, rafforzato anche dall’arrivo dei rifugiati provenienti dalla City in seguito alla peste del 1665 e all’incendio del 1666. Il considerevole numero della popolazione, le trasformazioni edilizie dell’area, e la costruzione di nuove necessarie infrastrutture per il trasporto, rendono quest’area estremamente varia che si rispecchia nella frammentarietà dei proprietari terrieri.

St John Street ha fortemente influenzato la struttura e il carattere di Clerkenwell, è delimitata a nord da Pentoville Road e a sud dal mercato di Smithfield.

Questa strada fu descritta per la prima volta nel 1170 come la strada *“Che va dal bar di Smithfield verso*



La varietà della strada consente una lettura trasversale della sua storia e della sua trasformazione. Le birrerie e i primi edifici industriali segnano la nascita di questa nuova infrastruttura urbana che oggi diviene anche una nuova integrazione culturale. Londra, St John Street, 2017

*and cultural proprieties of the communities that inhabit and use the city as their behaviours affect sensory perceptions in urban space*

296 Bridget Cherry e Nikolaus Pevsner, *London. 4 North. The buildings of England*, Penguin, Londra, 1998, p. 600 (tradotto dall’autore) *more alive here than in most other inner London boroughs*



*Yseldon [Islington]*<sup>297</sup>. La strada prende il suo nome nel XV secolo dal Priore St John. Per secoli St John Street era ai margini di Londra, Smithfield Bars marcava la porta di ingresso della città e i campi aperti segnavano il passaggio dalla campagna alla città. Era prevalentemente usata dai mandriani e dagli operai che provenivano da nord attraverso Islington e intorno l'area di Smithfield, sede del mercato di animali dal X secolo.

St John Street ospitava numerose locande che appartenevano alle vicine case religiose e fornivano alloggio per i visitatori. Dopo la chiusura e la trasformazione dei complessi religiosi, divengono perlopiù locande private raggiungendo il massimo sviluppo tra il XVII e XVIII secolo. Alcune di queste chiusero intorno alla metà del XVIII secolo forse a causa dell'apertura della nuova strada New Road che devia il traffico da Oxford Street e Holborn collegando il nord della città. St John Street diviene un luogo di pressioni e scontri, rendendo sempre più difficile la convivenza delle diverse attività.

La guida di Londra di Tallis<sup>298</sup> del 1838-40 mostra la parte bassa di St John Street piena di negozi, locande, viaggiatori, caffè, mentre orologiai e gioiellieri sono prevalenti nella vicina Clerkenwell Road. La dismissione del mercato della carne da St John Street nel 1855, pone la fine di una tradizione ma al tempo stesso di una condizione che rendeva quest'area un luogo di scontri e barbarie. Il commercio della carne verrà spostato nel Mercato di Smithfield a sud.

La presenza di animali e merci, le scarse condizioni igieniche insieme ad continuo e sempre crescente affollamento di persone ed edifici, trasformano questo luogo in *malsano, sovraffollato e confuso*<sup>299</sup>. Questa situazione persiste fino alla metà dell'800, come scrivono Pevsner e Cherry, *I bovini vivi furono guidati fino a St John Street e attraverso Cowcross Street fino a Smithfield fino al 1855*.<sup>300</sup>

Dopo il boom industriale del XIX secolo caratterizzato dalla presenza di numerose birrerie, distillerie e altre piccole industrie manifatturiere, nella seconda metà del XX secolo si assiste ad un forte declino delle attività: numerosi ex edifici industriali verranno abbandonati. Pochi anni dopo si avvia una fase di rigenerazione: molti di questi edifici sono riconvertiti in workshops, uffici e ristoranti e dalla fine degli anni '90 in appartamenti. L'area diviene un nuovo centro commerciale, di design e spazi di co-working e artigianato.

297 Philip Temple (a cura di) *Survey of London: Volume 46, South and East Clerkenwell*, Yale University Press, Londra 2008, p. 201 (tradotto dall'autore) *"which goeth from the bar of Smithfield towards Yseldon [Islington]"*

298 Cfr. Philip Temple (a cura di) *Survey of London: Volume 46, South and East Clerkenwell*, Yale University Press, Londra 2008

299 P. Temple (a cura di), *op. cit.*, p. 201

300 B. Cherry e N. Pevsner, *op. cit.*, p. 627 (tradotto dall'autore) *"Live cattle were driven down St John Street and across Cowcross Street to Smithfield until 1855"*

*Misure*. Ricostruire la storia della città attraverso la lettura delle principali mappe che nel tempo hanno provato a descriverla è uno strumento utile per la comprensione di quelle tracce permanenti e il riconoscimento delle variazioni che ne definiscono la struttura fisica. Dal confronto di alcune mappe storiche è possibile ricostruire i cambiamenti della struttura urbana di Clerkenwell a partire dalla fine del 1700. Il pattern della città medioevale non ha subito grandi trasformazioni e gli edifici hanno mantenuto nella maggior parte dei casi un'altezza di cinque piani sul fronte stradale. Dopo il grande incendio, l'area ha subito una grande espansione, con stretti vicoli che servono profondi blocchi urbani, occupando un'area che prima era completamente verde. La più consistente trasformazione è avvenuta nel diciannovesimo secolo quando *il Comitato dei lavori metropolitani ha proposto miglioramenti al sistema stradale, sostituendo le abitazioni della baraccopoli e migliorando l'approvvigionamento idrico*.<sup>301</sup> La creazione di Clerkenwell Road, ha incrementato i collegamenti est-ovest, ma non ha tenuto conto del tessuto storico: la strada taglia completamente St John Square e lascia la porta di St John nella parte sud, stravolgendo completamente il significato dell'intero complesso. La successiva costruzione di abitazioni in sostituzione delle vecchie baraccopoli, non in linea con la precedente conformazione urbana, conduce ad una perdita di consistenza e significato nella struttura e nella definizione architettonica della strada stessa.

Analizzando la condizione attuale, St John Street per le caratteristiche geometriche, tipologiche, morfologiche e spaziali può essere suddivisa in quattro parti: il primo tratto da Pentoville Road a Owen Street, caratterizzato dalla presenza di Angel Building che raggiunge un'altezza di circa 20 m (seppur poco percepibili dalla strada per la cospicua presenza di alberi) a est, e una sequenza di edifici più minuti e di carattere storico con un'altezza dei fronti che è di circa 10-12 m a ovest, la dimensione della carreggiata è di circa 12 m, mentre la distanza degli edifici varia da 25 a 30 m; il secondo tratto è costituito da una compatta e continua cortina vittoriana che unifica la percezione dello spazio della strada da Owen Street a Rawstorne Street, il fronte est raggiunge un'altezza di 15 m, mentre ad ovest è di circa 11 m, l'ampiezza della carreggiata varia intorno gli 11 m e la distanza tra i due fronti va da 20 m a 25 m nel tratto verso sud; il terzo tratto è invece costituito da grandi blocchi che in diverse epoche hanno segnato delle grandi trasformazioni, dagli edifici residenziali della metà del novecento a quelli di più recente realizzazione (di circa 8-9 piani) che si distanziano dalla strada attraverso spazi verdi che divengono un filtro tra il pubblico e il privato, e da grandi edifici pubblici come City University of London, Islington Museum, che con la dimensione dei volumi e la loro disposizione interrompono la lettura e la percorrenza della strada, la carreggiata della strada è in media di 11 m, mentre la distanza tra i blocchi mai paralleli varia dai 35 ai 45 m; l'ultimo tratto è quello fino a Charterhouse Street che se pur determinano dalla presenza di Clerkenwell Road si registra una continuità data dalla presenza di

301 Marion Roberts, *Area analysis*, in Marion Roberts and Clara Greed (a cura di) *Approaching Urban Design. The Design Process*, Pearson Education, Essex, 2001, p. 63 (tradotto dall'autore) *the Metropolitan Works Board proposed improvements to the road system, replacing slum dwellings and improving the water supply.*



La misura e la dimensione di St John Street prende forma nella dimensione delle piccole cose, negli ingressi, nelle grandi vetrate dei piani terra, è una misura che si percepisce trasversalmente quando per il rapporto larghezza-altezza permette di avere una visione piena dei fronti che definiscono la strada.  
Londra, St John Street, 2017

molteplici edifici diversi, la distanza dei fronti è inferiore ai 20 m e la dimensione della carreggiata è di circa 12 m, l'altezza dei fronti varia in base alla tipologia degli edifici, quelli industriali variano dai 25 ai 30 m, gli altri mantengono una dimensione più minuta introno ai 15 m.

La lettura del rapporto vuoto-pieno, oltre a fornire una modalità di analisi della variazione morfologica del tessuto urbano dell'area, aiuta a riconoscere le differenze tra quegli spazi volutamente progettati, come St John Square o St John Green, le cui forme geometriche fanno pensare ad una chiara volontà formale; e quegli spazi nati invece da regole non scritte, come il sistema di vicoli ad ovest di Clerkenwell.

Alla definizione della geometrie di St John Street è necessario affiancare quella volumetrica spaziale. Da questa emerge una sostanziale variazione dei rapporti dimensionali e spaziali: il lato nord di St John Street presenta uno scarso riconoscimento di un carattere di chiusura, dovuto in molti casi ad una notevole variazione dei fronti: se il fronte ovest mantiene le compatte cortine vittoriane, dall'altro nuovi edifici si arretrano e sfrangiano il bordo, provocando un mancato di riconoscimento dello spazio della strada. Nel tratto meridionale, invece, pur mantenendo una forte variazione formale, gli edifici formano la strada e le conferiscono quel tipico carattere di chiusura.

*Consistenze.* John Stow nel 1599 descrive St John Street come *'piena di edifici fino a Clarken Well'* (cioè, alla moderna Aylesbury Street)<sup>302</sup>. Le mappe precedenti l'incendio del 1666, mostrano che la parte bassa della strada costituita da file di edifici stretti, alcuni di questi sono sopravvissuti fino al 1814. Il fronte compatto e apparente unitario di questa cortina edilizia era formato da alcuni edifici più grandi e numerose piccole abitazioni con il giardino retrostante.

Storicamente la strada era divisa in due parti, la metà superiore era conosciuta come Chester road o Islington road e successivamente come St John Road e nel 1905 come St John Street. Fino al 1866 la parte a sud era ulteriormente divisa in due parti: St John Street, Smithfield (con la parrocchia di St Sepulchre Without), e St John Street, Clerkenwell. Ancora oggi è possibile percepire il differente carattere della strada: la parte sud è caratterizzata dalla presenza di ex magazzini e fabbriche, che si alternano a blocchi più minuti ma compatti in cui convive il carattere residenziale e industriale; la zona nord invece, è formata prevalentemente da *terraces* che con la loro conformazione unitaria e ripetitiva conferiscono maggiore unitarietà all'area; nella parte centrale si avverte un cambio di scala e di rapporto tra edifici e strada, i grandi blocchi edilizi costruiti tra gli anni '50 e '60 si distanziano dalla strada inducendo una drastica interruzione della percezione dello spazio.

La consistenza di St John Street è racchiusa nella sua diversità: *Costruzioni di diverse altezze, strade di diverse larghezze e lunghezze, edifici di materiali diversi e particolari costruttivi, tutti questi sembrano*

302 John Stow, *Survey of London*, 1599, in *Survey of London: Volume 46*, South and East Clerkenwell. London County Council, London, 2008 (tradotto dall'autore) *'replete with buildings up to Clarken Well' (i.e., to modern-day Aylesbury Street)*





La consistenza più rilevante che si percepisce in questa strada è la variazione del tessuto e la presenza di improvvisi vuoti che definiscono giardini che a diverse quote sono anticipati da ingressi domestici che portano a vere e proprie stanze urbane. Londra, St John Street, 2017

*contribuire alla diversità esperienziale.*<sup>303</sup> Questa diversa consistenza la si avverte soprattutto nella sua sezione longitudinale, che attraversa differenti condizioni urbane e proprietà. Il carattere domestico di alcuni edifici medioevali, georgiani e vittoriani convivono con il carattere industriale di edifici ottocenteschi che oggi accolgono diversi usi pubblici e appartamenti privati. La strada si arricchisce di birrerie, pub, insieme a negozi e spazi per l'arte, l'artigianato e il design enfatizzando così quel carattere intenso di diverse culture e convivenze. Le cortine vittoriane sostituite nel ventesimo secolo da gradi strutture utilitaristiche, molti ex edifici industriali convertiti in appartamenti, i numerosi pub ricostruiti nell'ultimo quarto del XIX secolo, sono parte di una continua trasformazione che insieme ad alcune permanenze come gli edifici di Mallory, tra i pochi ad accogliere abitazioni nel lato meridionale, l'ex salone E. Pollard & Co., degli anni '20, che si distingue per la sua eleganza, l'ex Old Red Lion di fine '800, l'ex New Clown del 1900, l'ex fabbrica Ingersoll, parte della distilleria Nicholson, la chiesa di St John, il carattere imponente dell'ex London Joint Stock Bank, i passages dell'ex Cannon Brewery, costituiscono il carattere unico di questa strada che in una passeggiata di circa 1,5 km è in grado di raccontare un pezzo della storia di Londra. La variazione del carattere di St John Street si può dire racchiusa nei diversi gradi di intensità che scandiscono il rapporto tra vuoto e pieno in cui si alternano, come scrive Ellis, una struttura di vuoti, il cui risultato è una *strada pura e semplice la cui caratteristica spaziale si ritiene sia il volume*,<sup>304</sup> che si riscontra con maggiore chiarezza nel primo e nell'ultimo tratto della strada, in cui non è tanto la presenza di una stessa tipologia di architettura a definirne il ritmo e la compattezza quanto piuttosto il modo in cui i differenti edifici sono insieme e asseconda le curve naturali e sinuose della strada; e una struttura di pieni in cui *lo spazio tra le costruzioni non è né oggetto né residuo, ma piuttosto è parte di una continuità*<sup>305</sup>; il tratto centrale infatti perde il filo continuo della facciata e lascia spazio ad un vuoto a volte indistinto che si perde tra le cose e gli edifici, isola, esclude e non consente di riconoscere il limite dello spazio della strada.

*Superfici.* In St John Street convivono e coesistono molteplici superfici che si possono osservare con sguardi a diverse altezze. Dalle pavimentazioni al coronamento degli edifici una varietà di elementi si combina e definisce il volto della strada, mutevole, variegato, composto. A diversi livelli si possono leggere vari colori e materiali, permeabilità e chiusure. La varietà degli edifici e dei diversi tratti di cui si compone la strada si riflette nelle differenti superfici che a volte assorbono e altre riflettono l'algida luce londinese. Le varie e molteplici facciate si compongono di frammenti che

303 Alan Penn, Irini Perdikogianni e Chiron Motram, *The Generation of Diversity*, in R.Cooper, G.Evans e C. Biko (a cura di) *op. cit.*, p. 220 (tradotto dall'autore) *Buildings of different heights, streets of different widths and lengths, buildings of different materials and construction details, all of these would seem to contribute to experiential diversity*

304 W. C. Ellis, *La struttura spaziale delle strade*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.130

305 *ibidem*



La variazione e i riflessi delle superfici generano un colore caldo nell'andamento sinuoso della strada. La variazione della superficie verticale, prevalente su quella orizzontale, si percepisce nella molteplice varietà tonale del mattone, nelle variabili forme degli stucchi in stile neoclassico e nelle ampie superfici vetrate.  
Londra, St John Street, 2017

rimandano a forme e tempi diversi che continuano in sequenza diacronica: permanenze dello stile gotico e stile italiano si alternano alla geometria dei prospetti industriali con grandi finestre e ritmi regolari, alle facciate più recenti con blocchi in cemento e grandi lastre in vetro e acciaio. La varietà delle facciate è animata dal cambiamento dei materiali dell'arredo e del telaio verniciato, ma anche da una volontà consapevole di rivestire elementi con i mattoni come le bow window e il muro a livello della grondaia. Questi, come i capitelli figurati, sono decorati in intonaco per suggerire qualcosa di più leggero. Essi emulano una scala più grande e rivelano le pretese dei loro progettisti originari.

Le finestre singole svolgono un ruolo significativo nel dare un'impressione di connessione tra la strada e l'interno della casa. Le finestre con il davanzale basso grandi aperture offrono una vicinanza al marciapiede e permettono distratte e indefinite viste all'interno attraverso la luce del giardino sul retro.<sup>306</sup>

Il materiale che predomina le superfici della strada, soprattutto nei suoi tratti più densi, è il mattone. Nella sua quasi ossessiva ripetizione non si presenta mai in un'unica forma, o dimensione, ma riflette il carattere della varietà, conforme alle diverse epoche e le differenti tipologie. Il colore varia dal giallo, al rosso al marrone più scuro, che insieme conferiscono una piacevole composizione cromatica che caratterizza l'intero spazio.

Gli edifici in mattone si arricchiscono in molti casi con dettagli in pietra o in stucco che decorano finestre, ingressi, portoni, rendendo così ancora più articolate e variegiate le superfici. I basamenti invece si presentano, in molti casi, più aperti costituiti da ampie vetrate si alternato a strutture in legno o in ferro. Tra le varie superfici risalta quella dell'ex salone E. Pollard & Co. interamente in pietra chiara con grandi e regolari aperture, così come quelle dell'ex London Joint Stock Bank in cui una sequenza di colonne e lesene in marmo bianco interrompono la continuità materica dei fronti. Alla superficie verticale delle facciate si oppone quella continua in asfalto del manto stradale, carrabile, interrotto dalla pavimentazione in pietra che continua da alcuni passages laterali. I marciapiedi sono discontinui e frammentati, i materiali variano dall'asfalto a lastre di pietra perlopiù in corrispondenza di edifici di nuova realizzazione o di particolare pregio.

Questa variazione di superfici narra un carattere di uno spazio vissuto nella sua quotidianità, nella spontaneità delle azioni e spesso delle modificazione, in rattoppi e aggiusti limitati, un patchwork tenuto insieme dalla necessità di trasformazione e riadattamento continuo leggibile nei frammenti di superfici che articolano la diversità.

306 Stephen Bates, *Way to work*, in Sergison J. e Bates S., *Papers*, Sergison e Bates architects, Londra 2001 p.11 (tradotto dall'autore) *animated by the material changes of painted lintel and window frame, but also by a conscious will to disguise brick elements like bay windows and the tops of the wall at eaves level. These, like the figured capitals, are decorated in plaster in order to suggest something finer. They emulate a grander scale and reveal the pretence of their developer-led origins. The single storey windows play a significant role in giving an impression of connectedness between the street and the interior of the house. Low window sills and large openings offer a proximity to the pavement and allow vague undefined views deep into the interior towards the light of the garden at the back*



*Oggetti.* Ogni cosa sembra in questa strada poggiata su un manto sinuoso che accompagna il viandante da nord a sud e viceversa. Su questo morbido tappeto gli oggetti, mobili, fissi, mutevoli si affollano, modificandone in certi punti la forma fisica. La presenza di alberi caratterizza in prevalenza il tratto che va da Pentonville Road a Percival Street lungo questo tratto sono disposti con un ritmo regolare che segna tutta la percorrenza, fatta eccezione per alcune aree che divengono dei veri e propri spazi verdi in cui la presenza di alberi si intensifica creando delle piacevoli pause d’ombra. Queste sono accompagnate dalla presenza di siepi verdi, cordoli in cemento che le sostengono e sedute monolitiche. In altri casi le aree in cui si concentra la maggiore quantità di verde sono di proprietà privata, a volte recintate da sottili elementi metallici che permettono di usufruire almeno con la vista di questo polmone d’aria, in altri casi recinzioni in mattoni lasciano intravedere solo l’alta e folta chioma verde, mentre in corrispondenza dell’edificio Angel curate e alte siepi verdi accolgono folti alberi creando un filtro tra il basamento trasparente e la strada. Unica eccezione verde nel tratto meridionale è segnato dalla presenza del cimitero retrostante la chiesa di St John che si affaccia sulla strada in cui il prato con alcuni alberi sono introdotti da un cancello in metallo.

Gli oggetti - alberi, siepi, panchine, cordoli, cancelli, muri, scale, ballatoi, banchine ma anche macchine e biciclette - divengono quei meccanismi dello spazio che sono in grado di modificarne la forma e la sua percezione, creare filtri e articolare la geometria. Le case vittoriane si basano e sfruttano l’uso di questi dispositivi per definire con maggiore forza il loro carattere. Seppur legati ad una esigenza funzionale, il sistema di ingresso crea una soglia, un vuoto tra il fronte e la strada definito da piccole scale e ringhiere. Questi elementi sono l’esplicazione del modo di abitare tipico della città, introverso, lontano dalla vita di strada se non per le aperture dei piani terra che ospitano anche le attività più intime ignare del mondo esterno.

I cancelli rappresentano un elemento fortemente ricorrente in St John Street. Aperti o chiusi, creano condizioni opposte: delimitare o aprire passaggi, separare o unire piccoli vicoli privati, proteggere o esporre androni e ingressi. Ai cancelli si collegano i gradini e soglie che spesso separano il piano terra degli edifici commerciali; porte molto piccole che invitano ad entrare negli appartamenti privati, provando ad ottimizzare lo spazio delle case a schiera; oppure portoni che lasciano intravedere ampi spazi inaccessibili. Tutti questi minuti elementi convivono con le grandi dimensioni delle carreggiate in alcuni tratti separati da spartitraffico o da marciapiedi che divengono parcheggi di biciclette.

Le auto percorrono e attraversano continuamente in entrambi i sensi di percorrenza tutte le carreggiate. A volte sono in sosta prevalentemente nel tratto in prossimità di Smithfield Market e in corrispondenza dei terraces. Osservare questi oggetti esplicita la condizione di St John Street, una strada composta da tante piccole parti che stanno insieme in una forma di equilibrio dinamica che si esplicita nella sezione trasversale della strada: la distanza degli opposti fronti varia dal piano terra a quelli superiori, per la presenza di muretti e ringhiere, il verde apre a nuovi aree di sosta che interrompono la continua percorrenza, il vuoto tra la strada e la facciata tipico degli edifici vittoriani e i gradini che invitano ad entrare nei pub. Questa combinazione di oggetti richiama la definizione di strada come arena sociale, in particolare la descrizione degli Smithson sembra particolarmente



Silenziosa e ferma, St John Street accoglie un notevole varietà di oggetti che rendono viva la strada. Molti di questi sono oggetti che definiscono l’architettura – cancelli, panchine, gradini – altri invece sottolineano il movimento - persone, automobili, motorini. Ognuno a suo modo definisce nella strada un ornamento invisibile.  
Londra, St John Street, 2017

confacente al carattere di St John Street, vestita di *ornamenti invisibili*, di automobili, taxi, bus, lampioni, diverse pavimentazioni, ma anche dal *modo di camminare e di vestirsi della gente. Tutte queste cose formano l'arredo della città, invisibile ai suoi abitanti e utenti perché il cambiamento è progressivo; e anche perché tutti questi elementi sembrano così necessari alla nostra vita che vengono accettati come urbani...*<sup>307</sup>

*Interazioni.* La forma geometrica, data dagli edifici e dal piano orizzontale, entra in collisione con alcuni degli oggetti creando nuove forme di spazio che combinano insieme struttura formale e relazionale degli elementi fisici e dei suoi abitanti. In questa interazione ritorna la suddivisione in diversi tratti della strada: la conformazione delle architetture influenza il modo di abitarle e di relazionarsi con lo spazio circostante. È possibile leggere, nell’attraversare la strada, diverse forme di interazioni, da quelle umane a quelle spaziali, ma spesso questi due aspetti coincidono: maggiore è l’articolazione e la variazione dello spazio e più alto è il numero dei fruitori, delle persone che lo vivono. Il primo esempio è proprio quello delle abitazione vittoriane, la ripetizione tipologica induce una continuità volumetrica, che si traduce in un uso limitato: le case, restano case e lo spazio intorno non viene usato come spazio collettivo o pubblico. Diversa è invece la condizione del tratto meridionale, in cui la variazione degli edifici comporta anche una maggiore interazione tra le diverse forme di spazio che si sono create: il piano terra spesso si articola e genera delle forme non lineari che accolgono ingressi, bow window, arretramenti e aggiunte volumetriche che comportano sia una diversa e più articolata percezione dello spazio, che una maggiore riconoscibilità di quello stesso spazio. Queste forme di articolazione creano diverse condizioni di spazio e ampliano l’uso di alcuni elementi: i marciapiedi diventano lo spazio esterno dei bar e dei pub, gli ingressi punti di incontro in cui le persone si fermano a chiacchierare. È quindi la conformazione di alcuni edifici che definisce varie sequenze spaziali, un esempio è il caso dell’ex Cannon Brewery in cui attraverso l’androne si giunge nella corte interna del vecchio complesso, qui si legge la compresenza dell’antico e del nuovo, che pur essendo in forte opposizione formale, prova a conservare una sequenza di spazi più articolati che variano dall’esterno all’interno, dagli spazi pubblici a quelli privati. In altri casi invece sono sempre quei dispositivi, definiti come oggetti, che generano possibili e altri tipi di interazioni, permettono di osservare, traguardare spazi più ampi che non appartengono alla strada ma di cui si nutrono. Un’altra forma di interazione è quella che St John Street ha con tutte le altre strade trasversali che la incontrano e la dividono. Queste hanno la capacità non solo di innescarsi nel suo andamento ma anche di influenzarne il carattere: si stabilisce una forma di interazione che si ordina sul margine: *Camminando lungo il bordo, si incontra una comoda apertura ma non compromette la riservatezza sia dell’osservatore che dell’osservato.*<sup>308</sup>

307 Alison + Peter Smithson, The Shift, “Architectural Monographs” 7, Academy Editions, Londra, 1982, p. 108  
308 Stephen Bates, *Way to work*, in Sergison J. e Bates S., *Papers*, Sergison e Bates architects, Londra 2001 p.12 (tradotto dall’autore) *Walking by the edge, a comfortable openness is experienced but one that does not compromise the privacy of either the*



Nella strada si manifestano diverse forme di interazioni, umane e spaziali, che spesso coincidono: maggiore è l’articolazione e la variazione dello spazio e più alto è il numero dei fruitori, delle persone che lo vivono.  
Londra, St John Street, 2017



Questo margine è il luogo di uno spazio speciale tra il pavimento e la porta di ingresso *che sembra essere indefinito nell'uso ma allo stesso tempo vitale per la coesione dello spazio. [...] Questo stanza di spazio, che distanzia la porta d'ingresso dal pavimento e che viene generalmente sollevato da un gradino, ordina entrambi e crea uno sfondo per gli eventi che si svolgeranno. È stato inventato dai costruttori e sviluppato attraverso tentativi ed errori per soddisfare un sentimento implicito di ciò che era necessario e è forse più evidente quando è assente.*<sup>309</sup>

*Sensazioni.* Osservare lo spazio di una città significa entrare in contatto con esso, comprenderlo e provare a costruire una sua immagine interiore, una immagine che è propria di ogni osservatore. Negli anni '60 Kevin Lynch descrive il concetto di *imageability*<sup>310</sup>, come la capacità di ogni cittadino di creare una propria immagine dei luoghi attraversati, espressi poi attraverso delle forme di rappresentazione non sempre corrispondenti alla realtà, ma spesso astratte e simboliche ovvero l'interpretazione dello spazio attraversato manifestato in segni. Ogni immagine deriva da un'esperienza che ogni osservatore ha di un luogo vissuto in cui necessariamente le sensazioni della percorrenza influenzano la percezione e l'appropriazione di quel luogo. La composizione di St John Street, come emerge dalla precedente descrizione, si caratterizza di una varietà compositiva, materica e formale che si traduce in una strada capace di tenere insieme diverse fasi della storia della città. Questa articolata variazione viene però sottolineata anche dalla variazione culturale che convive insieme a quella economica e sociale. La struttura urbana, intesa nella sua complessità fisica e immateriale, di St John Street è composta da *un insieme altamente strutturato di sistemi correlati - sociali, culturali, economici - così come gli ambienti fisici / spaziali che li sostengono, e la loro base nei cicli temporali, attraverso effetti modellati sul comportamento socioeconomico umano e sull'esperienza individuale.*<sup>311</sup> Le diverse forme architettoniche vengono percepite insieme a quei fattori che costruiscono l'atmosfera e il carattere di uno spazio, quella combinazione di luci, suoni, odori: esplicitazione di una varietà culturale e sociale combinata e ben mescolata.

*observer or the observed.*

309 *ibidem*, (tradotto dall'autore) *which seems to be undefined in use but is at the same time, vital to the cohesion of space. [...] This room-size space, which distances the front door from the pavement and is usually raised up by one step, both orders invisibly and makes a background for events to take place. It was invented by builders and developed by trial and error in order to satisfy an unspoken feeling of what was necessary and is perhaps most evident when absent.*

310 Cfr. Kevin Lynch, *The image of the city*, 1960 trad. it. *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia 1964

311 Alan Penn, Irini Perdikogianni e Chiron Motram, *The Generation of Diversity*, in R.Cooper, G.Evans e C. Biko (a cura di) *op. cit.*, p. 221 (tradotto dall'autore) *“a highly structured sets of related systems – social, cultural, economic – as well as the physical/spatial environments which support these, and their basis in temporal cycles, through patterned effects on human socio-economic behaviour and individual experience”*



In questa strada è possibile percepire un carattere che si può riscontrare anche in altre strade di Londra, la diversità che si traduce in unità. Le diverse forme architettoniche costruiscono l'atmosfera di questo spazio: luci, suoni, odori esplicitano una varietà culturale e sociale combinata e ben mescolata. Londra, St John Street, 2017

*L'intelligibilità dei luoghi della struttura urbana e della cognizione umana rappresenta una componente centrale nella definizione della diversità urbana.*<sup>312</sup> Attraversare St John Street significa incontrare una mixité di culture che si relaziona alle forme dell'architettura, varie anch'esse: dal mercato di Smithfield a Angel Station si passa attraverso una varietà di posti e odori, abitanti e venditori, culture e popoli, tutti sembrano raccontare una loro storia che può essere ricostruita e ricollocata nella cultura complessa di Londra. Questo approccio si può avvalere di due forme di intelligibilità, intesa come la relazione sistematica tra quegli aspetti dell'ambiente percettivo immediato dell'individuo fuori dalla loro immediata percezione: *locali (immediatamente percepibili) e globali (al di fuori della percezione immediata) permettono di apprendere un ambiente in modo tale che la percezione del locale possa effettivamente informare le proprie scelte di azione per sfruttare il vantaggio globale.*<sup>313</sup>

Questa condizione si manifesta solo quando un ambiente, come nello specifico St John Street, è in grado di lasciarsi esplorare e accogliere varie forme di diversità che accoglie come anche quel cambiamento sociale di cui parla Gehl<sup>314</sup> che nello spazio della strada è particolarmente manifesto.

<sup>312</sup> *ivi*, p. 223 (tradotto dall'autore) *The places intelligibility of urban structure and human cognition as central components in the definition of urban diversity*

<sup>313</sup> *ibidem*, (tradotto dall'autore) *local (immediately perceptible) and global (outside immediate perception) allow an environment to be learned in such a way that perception of the local can usefully inform one's choices of action to take advantage of global affordance*

<sup>314</sup> J. Gehl, *op. cit.* (1987), p.56

La strada come spazio di relazioni

“Ogni frammento di uno spettacolo visibile soddisfa a un numero infinito di condizioni, e la peculiarità del reale consiste nel contrarre in ciascuno dei suoi momenti un’infinità di relazioni.”

Maurice Merleau-Ponty, 1945

L’osservazione dello spazio della strada, esplicitata nella diretta esperienza di Via Tribunali e St John Street, ha rafforzato e enfatizzato l’idea che già era emersa dalla lettura analitica, ma che ha necessitato di un ulteriore approfondimento empirico, esperienziale e sensibile dello spazio urbano: la strada è uno spazio complesso il cui valore si riconosce principalmente nella relazione che si stabilisce tra lo spazio fisico e quello immateriale che la compongono. L’approccio empirico, volto principalmente ad esplorare il visibile, ha posto in campo numerose questioni e ha sottolineato, con maggiore chiarezza, la coesistenza di legami, relazioni che trasversalmente interessano vari campi e aspetti che si esplicitano in un insieme che accoglie i dati fisici e immateriali.

Questo sistema di relazioni si manifesta in differenti forme e layer che definiscono lo spazio urbano. Giuseppe Samonà, riferendosi alla strada, individua un *sistema di spazi in superficie*<sup>315</sup>. Queste *relazioni*, che si determinano tra il piano verticale e orizzontale che definiscono la strada, sono vincolate *da un rapporto di solidarietà che caratterizza le condizioni situazionali della loro compatibilità*.<sup>316</sup> Questo fenomeno relazionale non riguarda i singoli edifici ma appunto l’intera strada intesa come un insieme complesso di oggetti e individui: *un fatto di reciproche relazioni tra strada ed edifici che aumenta l’espressione fisionomica del loro essere insieme*.<sup>317</sup>

Nella strada urbana la condizione sociale della vita si esprime nella sua forma più manifesta: tutte le trasformazioni che interessano l’uomo hanno diretta conseguenza sulle trasformazioni della struttura urbana e in questo processo si stabiliscono continui scambi tra l’uomo e le cose che lo circondano.

La strada rappresenta quel sistema urbano che diviene struttura e sostentamento di una fitta rete,

315 C. Ajroldi, F. Cannone, F. De Simone (a cura di), *op. cit.*, p. 87 (G. Samonà)

316 *ivi*, pp. 87-88

317 *ivi*, pp. 88-89



La performance che Marina Abramovic e Ulay mettono in scena nel 1977 fa del corpo uno spazio di passaggio e di contatto necessario. Nessun visitatore può ignorarlo ma deve necessariamente passare nella distanza lasciata dai due corpi nudi, deve entrare in contatto con loro e stabilire un legame.  
Marina Abramovic e Ulay, *Relation in space*, Imponderabilia, Performance 1977

possibile, presente, visibile, sottointesa, esplicita, intima, manifesta e collettiva. Le infinità di relazioni che nella strada si generano conducono a diverse forme di varietà e complessità in cui il dato fisico e immateriale, il pubblico e il privato necessariamente stabiliscono un dialogo, un livello di comunicazione che si traduce in forme concrete e costruite o in azioni immateriali. Attraverso questa ricerca si è provato ad individuare alcune, tra le innumerevoli relazioni, ovvero si è provato a definire un ordine esplicitato attraverso tre gradi di relazioni: relazioni tra le cose, relazioni con le cose e relazioni aldilà delle cose.

Gli edifici, definiscono prima di ogni cosa i margini della strada. Questi divengono chiaramente riconoscibili e il vuoto, che gli stessi delimitano e definiscono, diviene l'ossatura portante della città che innesca quel sistema di relazioni tra le cose: tra i piani urbani (verticale e orizzontale), tra il pieno/vuoto e il dentro/fuori. La strada tesse e tiene insieme il tessuto costruito. Ad una lettura più specifica, si può osservare come questo collante non è semplicemente un filo continuo, ma è fatto di tante linee spezzate che si insinuano negli edifici, pubblici e privati, stabilendo corrispondenze e connessioni più o meno evidenti, più o meno leggibili, a volte sottintese. Questa condizione si esplicita nel piano urbano della strada, il piano terra degli edifici. In alcune strade, si compone di una sequenza di vetrine che accompagnano il viandante, in altre di un muro continuo e pieno che disegna il fronte. Il piano terra è, nella maggior parte dei casi, il punto in cui l'edificio stabilisce relazioni tra le cose intorno: incontra con l'uomo, si apre e diventa parte della città, è a tutti gli effetti divenuto un elemento urbano. Questa apertura può manifestarsi in diversi modi, una porta, un gradino, un muro, un varco, una soglia, un androne, un passaggio, un arretramento, uno svuotamento, in diversi modi il piano terra si rivolge alla strada, inizia a costruirla, con diverse azioni e condizioni crea spazi accessibili o meno, aperti o chiusi, pubblici e di libero ingresso, o intimi e privati.

La strada nella sua struttura formale e volumetrica stabilisce le relazioni con le cose, relazioni materiali che dipendono dalla consistenza degli elementi che la definiscono e che di volta in volta possono assumere diverse conformazioni, continue, discontinue, interrotte, sovrapposte. Queste sono date dagli edifici e dalla svariate forme di urbanità che si generano nello spazio della strada. Le cose, appunto, forniscono questo sistema di relazioni, in cui è possibile distinguere diverse scale di riferimento: i grandi pezzi urbani che costruiscono la strada, gli isolati che con la loro definizione formale delimitano e definiscono gli spazi di pertinenza e i pezzi più piccoli, racchiusi a volte in frammenti di isolati, che contengono sequenze spaziali che definiscono la strada. Riprendendo il concetto di *poché*, introdotto da Rowe e Koetter, viene qui esplicitato attraverso livelli di intensità visuale che distinguono una volta il nero come grandi macchie che contornano il bianco e un'altra come un pezzo che è composto da più parti che costituiscono un'unità. Questo tipo di relazione consente di comprendere il modo in cui il piano orizzontale si connette con quello verticale, come gli spazi - porticati, androni, passages, gallerie - siano capaci di generare una sequenza di stanze urbane. In quest'ultima condizione è necessario cogliere la dimensione e il rapporto dello spazio in una visione tridimensionale.

Le relazioni aldilà delle cose, sono quelle implicite, mutevoli e maggiormente connesse al mondo sensibile. Divengono quelle che più di tutte sono necessarie per saper/poter osservare oltre il dato





L'eclettica visione di Ugo la Pietra induce un ripensamento dello spazio e delle possibili forme di interazioni tra la città e l'uomo. La strada è osservata, così come accade in molte use opere, modificato radicalmente il punto di vista. Una visione ironica ma anche allarmante che la interpreta come la quinta di un ambiente domestico, rompendo gli schemi della prevalente condizione culturale e sociale del tempo, un pezzo di strada entra nella casa e viceversa un pezzo di casa appartiene alla strada.

Ugo La Pietra, *Inside Outside. A piece of street in the home, a piece of home in the street*, 1979; Ugo La Pietra, *Interno Esterno, Progetto Disequilibrante* - Triennale di Milano, 2014



fisico e cercare di cogliere il significato non sempre evidente ed esplicito dello spazio urbano. Sono le relazioni generate dalla presenza dell'uomo e delle sue azioni, dalla compresenza di tempi diversi, di edifici ed eventi, dalla vulnerabilità e al tempo stesso dalla forza di elementi temporanei ed effimeri, dalla storia e dal tempo che nella città si stratifica e si sedimenta nelle pietre e nella materia, ma si trasforma anche improvvisamente e senza preavviso, quindi nell'inaspettato e nello stupore. L'osservazione consente di cogliere il mondo visibile che contiene l'invisibile, l'*aura*<sup>318</sup>, propria di ogni luogo e soggetta ad una propria, singola e individuale interpretazione. La strada, elemento urbano riconosciuto nella sua unità, è in realtà, un sistema spaziale composto, fatto di parti distinte tenute insieme. Bailly, riprendendo il concetto di *philia* di Aristotele, scrive: *Ciò che egli definisce come anima e nucleo generatore di questa unità, al di là degli stessi tratti urbani che la costituiscono e la consolidano, è un'amicizia, una philia che lega i membri della comunità politica che la città forma o deve formare.*<sup>319</sup>

Questa stessa forma di amicizia governa la strada urbana, un legame che si manifesta e si esplicita nelle forme fisiche e in quelle immateriale, nei suoi margini e nei suoi contenuti. Ed è proprio questo legame che rende lo spazio della strada un luogo di incontro e di comunicazione, di necessario ritrovo e di attraversamento. Le strade sono quello spazio di diritto di e per tutti, come scrive Jane Jacobs, *le strade i marciapiedi costituiscono i più importanti luoghi pubblici di una città e i suoi organi più vitali. Quando si pensa a una città, la prima cosa che viene in mente sono le sue strade: secondo che esse appaiano interessanti o insignificanti, anche la città appare tale.*<sup>320</sup> Queste diverse forme di relazioni, legate da una sottile variazione, compongono una unità complessa che regola il sistema dello spazio urbano e che, nella condizione contemporanea, non corrisponde più ad una semplice e organizzata sequenza regolare e geometricamente connessa alle immacolate forme del passato ma piuttosto ad una condizione di variazione e di diversità. Come scrive Lowdon Wingo, *Credo che spesso abbiamo commesso un errore nel prendere i simboli visivi dell'urbanizzazione come segni delle qualità importanti della società urbana; abbiamo confrontato questi simboli con i nostri precetti ideologici dell'ordine e abbiamo scoperto che non sono conformi; e perciò abbiamo scambiato per "caos urbano" ciò che è più probabile che sia un nuovo ordine emergente le cui qualità di segnale sono complessità e diversità.*<sup>321</sup> Si dovrebbe quindi provare a dare un nuovo nome a quell'apparente caos urbano, un nuovo ordine

spaziale, che è da ricercare in una interazione tra le forme e gli aspetti sociali e culturali che costituiscono i manufatti. Un equilibrio costituito da una *geometria sottile e sfuggente* che è da ricercare nell'ordine naturale descritto da Quaroni, in cui lo spazio della città si amalgama in un continuo e silente processo promosso da una volontà comune: *Le città prodotte dalla volontà collettiva invece, attraverso un lavoro lento, per gradi, di tutta una civiltà, son dovute alla sensibilità istintiva, spesso incosciente, spontanea, di una popolazione intera; vi può essere qua e là un'impronta di qualche singolo, ma sempre sottomessa alla volontà di tutti e di tutti i tempi; l'ordine è naturale, qualche volta geografico spesso geometrico, ma d'una geometria sottile e sfuggente, legata alla materialità di certi effetti che tengono conto di tutta una psicologia raffinata e sapiente; la natura è posta sullo stesso piano delle costruzioni, amalgamata con queste in un'unica plastica, che per qualcuno si può chiamare romantica.*<sup>322</sup> Questo intricato ordine è la composizione primaria della strada. Una compresenza di fattori che descrivono gli aspetti essenziali della sua composizione, materiale e immateriale, che si identifica nella relazione spaziale.

318 Cfr. Walter Benjamin, *Breve storia della fotografia*, Passigli editore, Bagno a Ripoli, 2014

319 J. C. Bailly, *op. cit.*, p. 67

320 J. Jacobs, *op. cit.*, p. 27

321 Lowdon Wingo, Jr. (a cura di), *Cities and Space. The future use of urban land*, The Johns Hopkins Press, Baltimora, 1963, p.25 (tradotto dall'autore) *We have often erred, I believe, in taking the visual symbols of urbanization to be marks of the important qualities of urban society; we have compared these symbols with our ideological precepts of order and found that they do not conform; and so we have mistaken for "urban chaos" what is more likely to be a newly emerging order whose signal qualities are complexity and diversity*

322 L. Quaroni, *op. cit.* (1981), p.17



In alcuni schemi di Peter e Alison Smithson la città scopare, parole diventano frasi descrivono pezzi di città, compongono relazioni e connessioni. Leggere la città è anche porre sguardi liberi da schemi precostituiti.

Alison Smithson, *Greening of Glasgow, diagramma con delle frasi che descrivono lo stato di fatto della città* – 1976. In Peter e Alison Smithson, *The Charged void*, 2005, p.206

Interpretare ‘strada’: indicazioni di lettura

“Gli eventi più ricchi accadono in noi assai prima che l’anima se n’accorga. E, quando noi cominciamo ad aprire gli occhi sul visibile, già eravamo da tempo aderenti all’invisibile. “

Gabriele D’Annunzio, 1912

La descrizione dello spazio della strada ha esplicitato gli elementi fisici - edifici, pavimentazioni, marciapiedi, ingressi, androni, passaggi, scale – e le azioni che in essa avvengono – camminare, parlare, incontrarsi, amarsi, combattere, osservare, sentire, vivere. Questi aspetti combinati insieme contribuiscono alla definizione di un ambiente di vita, si tramutano in uno spazio da esplorare e da cui imparare. La strada è, d’accordo con Bernard Rudofsky, *un libro aperto, ben illustrato, familiare, ma inesauribile*.<sup>322</sup> Questo “libro” è stato letto e interpretato non solo da architetti e urbanisti, ma sempre più numerosi sono stati sociologi, antropologi, artisti che hanno posto un loro sguardo, una visione alla strada, da cui sono emersi questioni e temi che hanno modificato lo spazio della strada, e in diverse misure e modalità hanno influenzato l’approccio al progetto urbano.

La cultura contemporanea appare concentrata sempre di più sulla vista, distratta, a volte poco profonda: *siamo sempre più oculari, percepiamo essenzialmente con gli occhi, affidiamo alla vista i compiti fondamentali di valutazione e discernimento*.<sup>323</sup> Questa condizione conduce ad una visione distante, poco accurata e oculata delle cose, esclude il corpo e gli altri sensi da questo processo conoscitivo che parte dall’esplorazione dello spazio urbano. Provare a vedere, invece di guardare lo spazio della città significa, come afferma Merleau-Ponty, *ritrovare il corpo operante ed effettuale, che non è una porzione di spazio, un fascio di funzioni, che è intreccio di visione e movimento; [il corpo] è un sé per confusione, narcisismo, inerenza di colui che vede a ciò che vede, di colui che tocca a ciò che tocca, del senziente al sentito - dunque un sé che è preso nelle cose, che ha una faccia e un dorso, un passato e un avvenire*<sup>324</sup>.

322 Bernard Rudofsky cit. in Antony Fyson, Colin Ward, *Streetwork. The Exploding School*, Routledge and Kegan Paul, Londra, 1973 (tradotto dall’autore) *an open book, superbly illustrated, thoroughly familiar, yet inexhaustible*

323 Vedi l’antologia curata da Chris Jenks, *Visual Culture*, Routledge, Londra/New York, 1995, che contiene un riepilogo critico «sulla centralità dell’occhio nella cultura occidentale». In Giancarlo Paba, *Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi*, FrancoAngeli, Milano 2006

324 Maurice Merleau-Ponty, *Lochio e lo spirito*, SE, Milano, 1989, pp. 17-18.



Nel 1969 Hubert de Cronin Hastings, proprietario e redattore di The Architectural Review, propone un approccio più umano nella costruzione, pianificazione e nella costruzione del paesaggio urbano. Con il progetto MANPLAN invita ad un ripensamento di tutte quelle questioni che in questi anni dilagano in merito allo sviluppo della tecnologia e all'imposizione di una società sempre più capitalizzata. Manplan propone, proprio attraverso lo strumento dell'osservazione e dell'immagine, un ripensamento di quella condizione fatta solo di superficie. The Architectural Review, Man Plan 2, 1969

Attraverso un'interazione che lega l'occhio al corpo e che insieme si relazionano con lo spazio della città, le ricerche suggerisce alcune indicazioni di lettura dello spazio urbano che considerano la strada urbana, fino ad ora analizzata e studiata, come il risultato di una combinazione inscindibile che tiene insieme l'aspetto fisico e immateriale.

La relazione tra la città costruita e quella umana si identifica con quella *sintesi* di cui parla Muratori, che deriva da un'osservazione di *un fatto non semplicemente fisico, ma una sintesi di natura fisica e di uomo in essa integrato, con i suoi inevitabili limiti naturali, possiamo in tal modo comprendere la vera realtà dell'uomo*.<sup>325</sup>

La lettura parte dallo spazio fisico, costruito, materia ed essenza della strada, che attraverso un'indagine sensibile, viene approfondita al fine di definire alcune interpretazioni che possono essere utili per il progetto, la conoscenza o l'approfondimento teorico dello spazio urbano.

Questa indagine sensibile è l'esito di una relazione tra lo sguardo, il corpo e l'oggetto osservato, come afferma Merleau-Ponty, È il mio sguardo a sottendere il colore, è il movimento della mia mano a sottendere la forma dell'oggetto: o meglio, il mio sguardo si accoppia con il colore, la mia mano con il duro e il molle, e in questo scambio fra il soggetto della sensazione e il sensibile non si può dire che uno agisca e l'altro patisca, che l'uno dia *senso all'altro*. *Senza l'esplorazione del mio sguardo o della mia mano e prima che il mio corpo si sincronizzi con esso, il sensibile non è altro che una vaga citazione*.<sup>326</sup>

Leggere la strada significa quindi *toccare la città o esserne toccati: trovarla ruvida o liscia, solida o precaria, saggiare la consistenza e la natura dei suoi materiali. Ma in modo più complesso significa letteralmente restare in contatto con il mondo e i suoi milieu e giudicarne l'adeguatezza alle esigenze del corpo: apprezzare il ritmo delle ombre di una strada, la protezione di un portico, l'apertura d'aria di una piazza e così via*.<sup>327</sup>

Questo approccio corale di sentire lo spazio abitato della città è esplorato nei primi anni della sua ricerca da Frampton che propone una modalità di interpretazione dello spazio urbano come esito di una relazione che l'uomo stabilisce con la forma dell'architettura in funzione delle sensazioni da questa provocate: *Il ritmo della cororealtà della forma architettonica stessa possiede una dimensione meta-visuale, che è come dire un effetto che si produce quando la effettiva pendenza di uno scalino o di una rampa impone una certa condizione sia del modo di essere che della natura stessa del movimento[...] modifiche di luce e di ombra possono in effetti trasformare le sensazioni suscitate dal luogo in cui uno si trova, come la sensazione tattile, provocata sotto i piedi da un rivestimento, è in certo qual modo capace di influire sulla posizione della figura e sul suo atteggiamento naturale. Insomma, come lo Schmarsow ha insistito a dire, lo Spielraum impone tre tipi di spazio esistenziale: quello tattile, quello mobile e quello visivo. Io ho ampliato questo concetto in modo tale da asserire che quello spazio assume anche da altre sensazioni, quali suono, calore, luce ecc*.<sup>328</sup>

325 Saverio Muratori, *Metodologia del sistema realtà-Autocoscienza. Dalle ultime lezioni, 1972-73*, Centro studi di storia urbanistica, Roma 1978, p.50-51

326 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p. 291

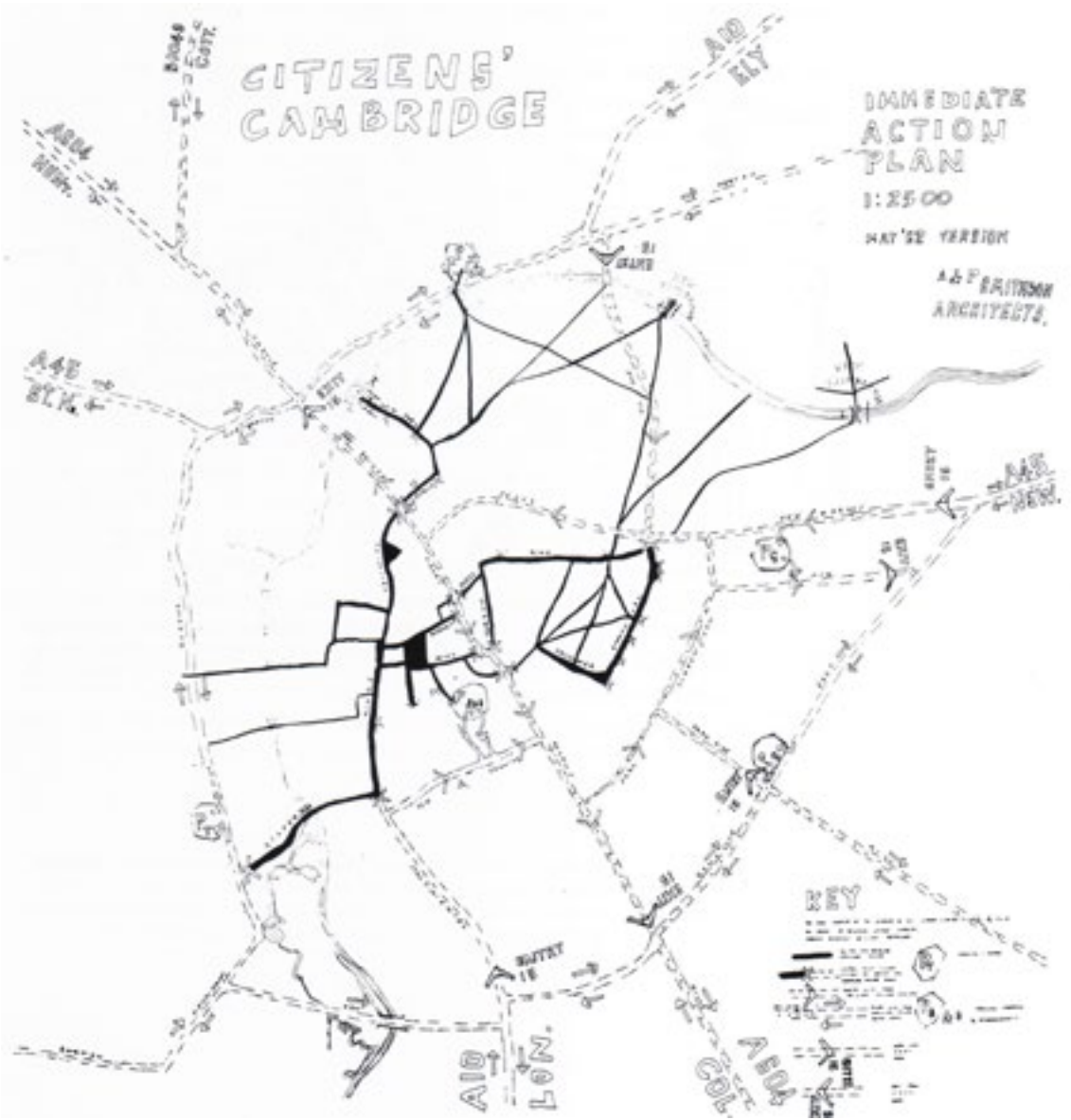
327 Giancarlo Paba, *Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi*, FrancoAngeli, Milano 2006, p.64

328 Kenneth Frampton, *La corte e il labirinto*, in "Rassegna" n°1, dicembre 1979

Nelle prime due parti della ricerca, con diversi approcci (analitico ed empirico), è stata indagata la conformazione fisica, sociale, relazionale della strada, in questa fase si propone una lettura interpretativa che prova a leggere lo spazio attraverso gli strumenti propri dell’architetto. Obiettivo di questa operazione è quella di educare a vedere lo spazio della strada e stimolare altre interpretazione. Il vedere, ovvero indagare e conoscere il dato visibile che compone la città, è la base della lettura interpretativa che si propone. Questa azione stabilisce un approccio empatico con il luogo osservato favorendo una lettura che simultaneamente guarda al contenuto e al contenitore, proponendo un metodo che tiene insieme il dato analitico e empirico. Questa visione di sintesi si traduce in una in una metodologia che indaga lo spazio urbano e che potrà essere applicata a diverse strade. La lettura è costituita da tre interpretazioni. La prima è definita dalla pianta che, a diverse scale di rappresentazione, indaga il rapporto tra il pieno e il vuoto e il dentro e il fuori, ma soprattutto definisce un margine. La pianta determina la figura della strada, che stabilisce un sistema di relazioni con il suo sfondo e può assumere configurazioni differenti essendo composto non solo da elementi chiaramente individuabili ma anche da una serie di altri fattori non immediatamente rintracciabili nella costruzione fisica dell’architettura ma esplicitati nelle interazioni che la stessa provoca. I piani basamentali rappresentano il bordo tra il pubblico e il privato, capaci di modificarsi e di adattarsi a diverse condizioni temporali e di uso, definendo così nuove forme di spazio. La seconda interpretazione è esplicitata dal modello che coglie lo spazio, il rapporto tra il piano verticale e orizzontale, la consistenza delle cose, definisce quindi la forma della strada, la struttura dei vuoti che riempiono e danno consistenza alla stanza urbana e formano la struttura fisica, articolata da una complessa relazione di persone ed edifici che stabiliscono di volta in volta nuove conformazione spaziali. L’ultima interpretazione è la fotografia, usata per raccontare un’immagine che nel suo significato più complesso contiene l’esperienza. L’immagine è l’esplicitazione del visibile e allo stesso tempo permette di cogliere i significati invisibili della strada stabilendo un rapporto inseparabile tra l’osservatore e la cosa osservata. Le componenti visuali e percettive che costruiscono l’immagine della strada, spesso fatte di leggere sfumature e differenze, lasciano trapelare il carattere del luogo.

Gli elementi che vengono indagati pongono ancora attenzione al dato fisico della città, riconoscendolo come un elemento positivo da cui trarre insegnamenti e in cui si riversano visioni future. Il modo di leggere questi tre aspetti prova a reinterpretare lo spazio urbano, a riconoscere un valore che include il complesso ordine contemporaneo, la coesistenza di molteplici questioni e utenti, la necessità dell’integrazione e della riconoscibilità individuale. Si propongono quindi sguardi al *margine* che includano quella *consistenza esistenziale* di Schamrsow che sia in grado di generare continue visioni e rimandi, sguardi che legano il mondo e la cosa con l’osservatore, *non in virtù di una “geometria neutrale”, ma in una connessione vivente paragonabile o piuttosto identica a quella intercorrente fra le parti del mio corpo stesso*.<sup>329</sup>

329 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p. 279



La lettura che si può applicare allo spazio della città induce ad un’interpretazione dello spazio inteso come relazione indissolubile tra l’uomo e la forma dell’architettura. Questo approccio si traduce, come nel caso del lavoro degli Smithson, in un modo diverso di raccontare il progetto. Peter Smithson, *Citizens' Cambridge*, diagramma che rappresenta un progetto di azione immediata che si oppone alla denaturalizzazione del centro storico, 1962. In Peter e Alison Smithson *The Charged void*, 2005



*Interpretazione I.* La strada tra l'interno e l'esterno

*“Questo è quello che sento, un esterno un interno e me al centro, forse è quello che sono, la cosa che divide il mondo in due, da un lato l'esterno, dall'altro l'interno, che può essere sottile come la pellicola. Non sono né un lato né l'altro, sono nel mezzo, sono la partizione, ho due superfici e nessun spessore.”*

Samuel Beckett, 1979

Il termine *lèstra* veniva usato dagli antichi romani per indicare tutto ciò che era fuori le case, la parte meno curata quasi dimenticata della città. È indicativo che la radice della parola *strada* sia contenuta in *lèstra*: la strada si esplicita in quella condizione di fuori che appartiene a tutto quello che non è riconoscibile come l'interno domestico.

La ricerca ha provato a porre l'attenzione e l'interesse a questo fuori considerandolo non come qualcosa di inabitabile ma come un luogo interno che appartiene all'uomo, un luogo collettivo che struttura un ordine urbano, in maniera più o meno consapevole. Gli Smithson avviano una riflessione che ribalta il pensiero corrente riconoscendo nello spazio della strada un nuovo spazio domestico da abitare: *La casa, il guscio che protegge l'uomo, guarda all'interno verso la famiglia e all'esterno verso la società e la sua organizzazione dovrebbe riflettere questa sua dualità di orientamento. [...] La casa è il primo elemento definibile della città. Le case possono essere organizzate in modo tale che sia creato un fatto nuovo: la strada. La strada è il secondo elemento definibile della città. È un'estensione della casa e i bambini imparano per la prima volta cosa è il mondo al di fuori della famiglia: è un mondo microcosmico nel quale il gioco cambia con le stagioni e le ore sono riflesse nel ciclo di attività della strada;*<sup>330</sup>

Lo spazio esterno della strada viene osservato a partire dal suo margine, il contorno che contiene il contenuto, complesso, denso e articolato dello spazio urbano. Questo è assimilato ad una figura, che si articola a partire dai suoi limiti, come scrive Espuelas, *La forte formalizzazione dello spazio urbano si può leggere come il negativo di una grande figura che è, alla fine, l'immagine della città. L'unità della sua*

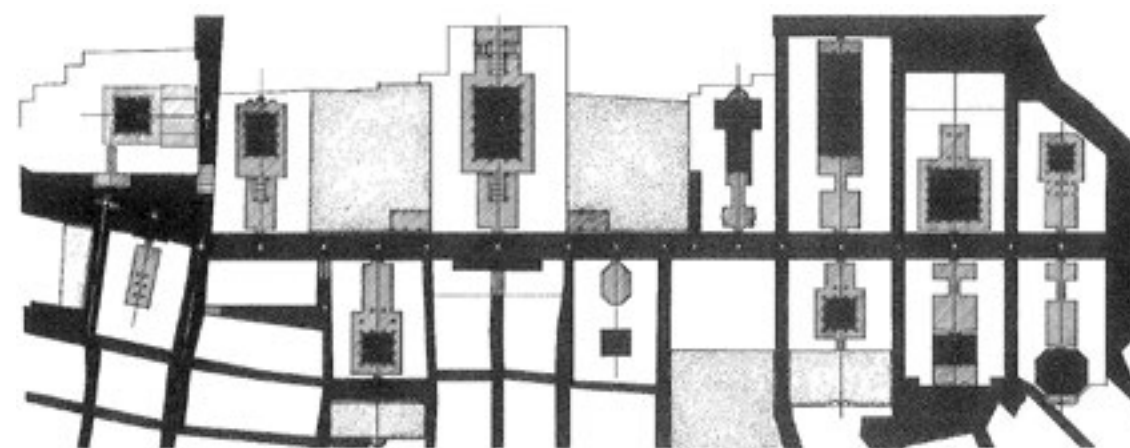
330 Peter e Alison Smithson, *Ordinariness and Light: Urban Theories '52-'60 and their application in a building project '63-'70*, Faber & Faber, Londra 1970, in Marco Vidotto, *A+P Smithson. Pensieri, progetti e frammenti fino al 1990*, Sagep, Genova 1991, p.13



*“Quel che più mi interessa non è né la natura morta, né il paesaggio, ma la figura. La figura mi permette ben più degli altri temi di esprimere il sentimento, diciamo religioso, che ho della vita”* (Matisse, 1908).

La figura non si pone né come contenuto, né come contenente, ma diviene un luogo delimitato e abitato.

Henri Matisse, *Blue Nude I*, 1952 Gouache painted paper cut-outs on paper on canvas, Foundation Beyeler



Il disegno che Rowe e Koetter elaborano per la rappresentazione di Strada Nuova a Genova rende esplicito il significato che la figura della strada assume in relazione agli edifici. La sequenza di spazi chiaramente espliciti in questo diagramma, partono dalla strada principale e generano nuove relazioni con i vuoti generati dalle opere costruite e con le strade che si diramano trasversalmente. Questa articolazione di vuoti e pieni esplicita una condizione di densità spaziale.

Genova, Strada Nuova, rappresentazione della strada come un pieno. In Collin Rowe e Fred Koetter, *Collage city*, 1978

configurazione e la varietà dei dettagli del suo spazio sono dialetticamente complementari.<sup>331</sup>

Il termine figura contiene in sé differenti significati<sup>332</sup>, nel senso più ricorrente è associato all’aspetto esteriore delle cose; nell’arte è l’immagine disegnata, dipinta; nella disciplina geometrica rappresenta l’insieme di punti o di linee o di superfici; nella logica formale, la forma (gr. *σχῆμα*) che presenta il sillogismo, a seconda della posizione che nelle due premesse ha il termine medio dal punto di vista della sua funzione di soggetto o di predicato; ed in fine la figura può essere anche associata ad una immagine concreta allusiva di una realtà diversa, rappresentazione simbolica o allegorica.

La figura è quell’elemento capace di rappresentare e allo stesso tempo definire un oggetto nella sua consistenza fisica e nel significato sotteso al suo aspetto. Henri Matisse afferma che è la figura più di ogni altra cosa quella capace di *esprimere il sentimento, diciamo religioso, che ho della vita*.<sup>333</sup> Nelle opere dell’artista francese è rilevante notare come le figure non si oppongono mai allo sfondo, non divengono mai prevalenti, ma hanno lo stesso peso e la stessa importanza. Questa condizione è in alcuni casi esplicita nelle piante di città storiche in cui la figura del pieno o del vuoto si trova in una condizione di equilibrio quantitativo e formale.

La figura di un oggetto è in grado di esprimere le caratteristiche proprie dello stesso in relazione ad un contesto, o più in generale ad uno sfondo, e come emerge dalle opere di Matisse, le sagome di colore mantengono i significati più profondi e disarmanti di cose che sono in una apparentemente semplice composizione di presenza e assenza.

François Lyotard in una delle sue prime opere *“Discorso, Figura”* del 1971 affronta il rapporto tra il testo e la figura: *Fra l’opposizione e la differenza, sta la differenza tra lo spazio del testo e lo spazio della figura. Questa differenza non è di grado, ma è costitutiva di uno scarto ontologico. I due spazi sono due ordini di senso, che comunicano ma che, di conseguenza, sono separati. Bisogna dire, piuttosto, spazio testuale e non spazio del testo, spazio figurale e non spazio della figura. Questa preferenza sottolinea che il testo e la figura generano, ciascuno nei proprio rispettivi ambiti, un’organizzazione dello spazio che abitano*.<sup>334</sup>

Lyotard sottolinea come la figura sia in grado di generare uno spazio abitato. Questa osservazione è strettamente connessa allo spazio della città, che se nella sua visione più astratta, composizione di pieni e vuoti, appare priva di relazioni e connessioni, nella realtà si traduce in uno spazio abitato dall’uomo.

In particolare riferendosi alla nozione di spazio, Lyotard sottolinea come questo non sia il contenitore di un contenuto estrinseco ma rappresenta una proprietà che specifica il contenuto: *Per quanto riguarda lo spazio della figura, “figurale” lo qualifica meglio di “figurativo”, quest’ultimo termine, infatti, nella terminologia della pittura e della critica contemporanea, è opposto a “non figurativo” o “astratto”; la caratteristica*

*fondamentale di tale opposizione consiste nell’analogia fra rappresentante o rappresentato, nella possibilità offerta allo spettatore di riconoscere il secondo nel primo. [...] Il figurativo è soltanto un caso particolare del figurale. [...] Il termine “figurativo” indica la possibilità di derivare l’oggetto pittorico a partire dal suo modello “reale” attraverso una continua traslazione. [...] La figuratività è dunque una proprietà relativa al rapporto dell’oggetto plastico con ciò che rappresenta: scompare se la tavola non ha più funzione di rappresentare, se è di per sé l’oggetto*.<sup>335</sup>

Il rapporto tra le forme e lo spazio della città possono essere sintetizzate nelle due definizioni individuate da Focillon di spazio limite e spazio ambiente, in *“Vita delle Forme”* scrive: *Abbiamo cercato d’arrivarci distinguendo lo spazio limite dallo spazio ambiente. Nel primo caso lo spazio pesa in qualche modo sulla forma, ne limita rigorosamente l’espansione: la forma aderisce ad esso come farebbe una mano aperta sopra una tavola o conto una lastra di vetro. Nel secondo caso, lo spazio è liberamente dischiuso all’espansione dei volumi, ch’esso non costringe: i volumi vi si installano, vi si dispiegano come forme della vita*.<sup>336</sup>

La strada, intesa come figura, è definita da una margine che racchiude uno spazio. Questo contorno è circoscritto non da una sola linea, ma acquista uno spessore e una consistenza che si traduce in una sequenza di spazi e interazioni tensionali tra le varie parti. Lo spazio della strada si caratterizza di un insieme di elementi che tendono ad un’unità e che è possibile associare alla definizione di Focillon dello spazio limite in cui la fissità delle forme spaziali *modera la propagazione dei rilievi, l’eccesso delle sporgenze, il disordine dei volumi, che esso tende a bloccare in una massa unica*<sup>337</sup>

La figura della strada è maggiormente riconoscibile nelle città storiche in cui la configurazione fisica esalta il carattere di chiusura. Come scrive Arnheim in *“Arte e percezione visiva”*, in un semplice disegno lineare la figura racchiusa possiede maggiore densità dello sfondo, che è più sciolto: *si può dire che le due aree hanno una diversa trama*.<sup>338</sup> La fitta trama tipica delle strutture urbane delle città storiche permette il riconoscimento immediato di forme e apre la possibilità, proprio per la stretta relazione tra i vuoti e i pieni, di identificare le figure definite dagli elementi costruiti e allo stesso tempo quelle definite dagli spazi aperti. Questa relazione è assimilabile a quella del Triangolo di Sierpiński in cui appare *impossibile distinguere un interno ed un esterno: l’intero insieme coincide, infatti, con il suo bordo*.<sup>339</sup>

Riconoscere e definire la figura del vuoto significa misurare lo spazio fisico ma anche stabilire delle gerarchie e delle relazioni tra le parti, tra il pieno e il vuoto e i possibili spazi di transizione. Norberg-

335 *ibidem*

336 Henri Focillon, *Vie des formes suivì de éloge de la main*, 1943, trad. it. *Vita delle forme e Elogio alla mano*, Einaudi, Torino 2002, p.40

337 *ibidem*

338 Rudolf Arnheim, *Art and Visual Perception. A Psychology of the Creative Eye*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1954; trad. it. *Arte e percezione visiva*, Feltrinelli, Milano, 1962; nuova versione, prefazione di Gillo Dorfles, Feltrinelli, Milano 1979, p.194

339 F. Gori, *Il confine frattale della città contemporanea*, in Giancarlo Paba (a cura di), *La città e il limite. I confini della città*, cit., p. 66



Questa immagine del progetto di Le Corbusier per il Plan Voisin di Parigi mette a confronto due opposti modi di pensare la città tipici di quel periodo storico, la conservazione del vecchio tessuto urbano che si oppone a un progetto nuovo e radicale. Questo approccio esplicita anche quello che Focillon descrive come spazio limite e spazio ambiente. Il primo si rifà all'idea che la forma e lo spazio sono connesse, come si evince osservando la città antica. Lo spazio limite richiama, invece, uno spazio libero di muoversi tra i volumi come il progetto di Le Corbusier. Le Corbusier, *Plan Voisin, Parigi 1925, pianta pieni-vuoti*. In C. Rowe e F. Koetter, *Collage city*, 1978

Schulz scrive che *per diventare figura una forma vera e propria, è indispensabile che la strada abbia ‘carattere figurativo.’*<sup>340</sup> Un bordo continuo, costituito da un margine denso e pieno di edifici appartenenti alla stessa famiglia, permette immediatamente il riconoscimento di questo carattere. Al ‘carattere figurativo’ si può affiancare la visione di Arnheim che sottolinea come la figura di una strada è più chiaramente riconoscibile proprio grazie alla presenza dell'uomo: *Il canyon stradale è il regno della presenza amplificata dell'uomo, ed è perciò percepito come figura. Ciò appare con maggiore evidenza quando, anziché camminare, si è alla guida di un veicolo. La più elevata velocità accentua la penetrazione dello spazio vuoto e concentra ancor più chiaramente su quanto accade entro lo spazio. La crescita del traffico veicolare ha reso assai più intenso, anche fisicamente, il predominio della strada.*<sup>341</sup>

Ludovico Quaroni, ne “*La città fisica*”, prevede un ritorno ad *una città controllata anche, e soprattutto, dal punto di vista figurativo, come nei tempi antichi*<sup>342</sup>, il paesaggio urbano sarà quindi sostenuto da uno scambio che coinvolge tutte le arti che lavoreranno per la realizzazione delle nuove figure urbane, *per le se strade che non risulteranno più tra lo spazio compreso fra due file di fabbricati, ma che saranno il fabbricato stesso, percorso in tutti i sensi del suo enorme spessore tridimensionale da autostrade urbane, da metropolitane e da una immensa rete articolata di vie pedonali, meccanizzare o meno, che come in un termitaio raggiungeranno ogni punto della massa costruita, fino a ridursi ai corridoi interni degli uffici o ad altri fatti del genere.*<sup>343</sup> Lo stesso Quaroni sottolinea l'importanza di definire la città come una struttura politica, economica e sociale, *come struttura base di tutta la costruzione morale eretta dall'umanità*<sup>344</sup>, ma soprattutto come una *struttura figurativa, nel senso che alla parola struttura danno gli antropologi e i linguisti, utilizzando un termine originario proprio dell'architettura.* Nel definire questo concetto si rifà al filoso e linguista danese Louis Trolle Hjelmslev e cioè: «non una semplice combinazione di elementi, ma un tutto formato di fenomeni solidali, tale che ciascuno dipenda dagli altri e non possa essere quello che è se non in virtù della sua relazione, e nella sua relazione, con essi», e cioè più sinteticamente, «una entità autonoma di dipendenze interne»<sup>345</sup>.

In questa condizione di dipendenze e relazioni che ogni elemento urbano stabilisce vicendevolmente, Quaroni definisce la città come opera d'arte *che è una struttura figurativa spaziale in continuo cambiamento; evidenza, simbolo e luogo nel quale solo è possibile la città struttura politico-sociale; macchina del progresso e della cultura, essa stessa altissima manifestazione del progresso culturale.*<sup>346</sup>

340 R. Arnheim, *op. cit.* (1977), p.93

341 *ibidem*

342 L. Quaroni, *op. cit.* (1981), p.177

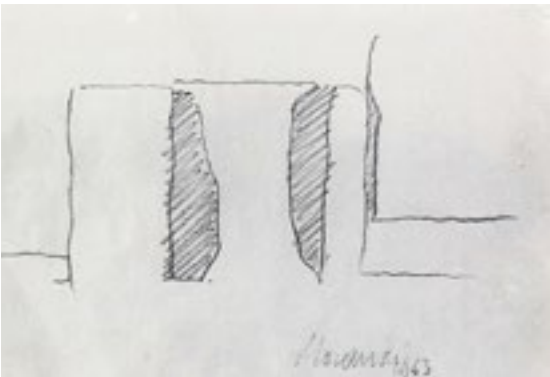
343 *ibidem*

344 *ivi*, p.180

345 *ibidem*

346 *ibidem*

La figura urbana viene analizzata e ripresa anche da Florian Beigel e Philip Christou che analizzano il rapporto che le architetture, con le loro forme e condizioni stabiliscono con la città. Il loro studio parte da una attenta lettura dei luoghi urbani e si sofferma sull’Economist Building di Peter e Alison Smithson a Londra degli anni ’60: *Essi hanno dimostrato la possibilità di fare un piccolo regalo alla città facendo tre figure urbane.*<sup>347</sup> La massima espressione di questo progetto è proprio nella capacità di generare uno spazio pubblico che parte dalla strada ma si pone ad un livello diverso, più alto, un podio, che non è una piazza ma è un luogo in cui stare, e uno spazio *tra*, delimitato da tre edifici. Tre figure urbane che ne determinano una quarta, quella contenuta tra essa, e che abilmente pongono in relazione con il contorno circostante. *Mi ricordano la discussione che abbiamo avuto sui vuoti nei dipinti di Giorgio Morandi*<sup>348</sup>



347 F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), pp.129-130 (tradotto dall’autore) *They demonstrated the possibility of making a small gift to the city by making three urban figures.*

348 *ibidem* (tradotto dall’autore) *They remind me of the discussion we had about the voids in the paintings of Giorgio Morandi.*

L’economist Building è spigato da Florian Beigel e Philip Christou attraverso la generazione di una quarta figura che si compone a partire dalle tre identificate dagli edifici. Questa figura “vuota” è quella che ha maggiore importanza, è lo spazio che tiene insieme e che crea la vita comune. L’accostamento di questa idea di figura alle opere di Morandi è innegabile. L’attenzione e la cura è rivolta non tanto, e non solo, a quegli oggetti sempre più astratti e asciutti, quanto alla distanza, allo spazio *tra* di loro. The Economist Building, Londra, 2017; Schizzo Giorgio Morandi, 1963



La profondità del margine

*“Il limite si articola tra le cose e gli esseri, tra il conosciuto e l’ignoto, il sedentario e il nomade, l’esterno e l’interno. Si può abitare l’interiorità e si può nutrire la sua interiorità, ma solo se si intende come una superficie, un’esteriorità che è sempre tra il mondo e le cose.”*

Georges Teyssot, 2008

La strada, come racconta il surreale lavoro del fotografo belga Filip Dujardin o le sofisticate immagini di Berenice Abbott, si manifesta come uno spazio tra, una condizione del mezzo che risiede tra il costruito e le persone. La figura della strada è assimilabile ad un *tra* che si esplicita in differenti forme: o come spazio tra il pieno e il vuoto o come spazio delimitato da un margine, *limen*, soglia-ingresso, che assume la consistenza di una linea profonda e densa che diviene spessore o superficie. In entrambi i casi, si confronta con il suo sfondo. Delimitata e in relazione con il conteso, genera quegli ambiti che consentono di abitare lo spazio di cui parla Lyotard.<sup>349</sup>

La pianta di Giambattista Nolli di Roma del 1748 descrive la complessa relazione che le strade, come figura, stabiliscono con gli edifici che le delimitano: *La cosa unica di questa rappresentazione di Roma è che gli spazi interni degli edifici accessibili al pubblico sono raffigurati allo stesso modo della strada e delle piazze. Penso che sia stata una rivelazione per la cultura europea per vedere la città in questo nuovo modo, un punto di attrazione.*<sup>350</sup>

Collin Rowe e Fred Koetter proveranno a teorizzare, più di due secoli dopo, il tema che è contenuto in questa pianta e che più in generale diventerà una metodologia di lettura dello spazio urbano, il rapporto tra figura e sfondo. In “*Collage City*” studiano in che modo la composizione geometrica della città può divenire uno strumento di mediazione tra la condizione della città storica e quella moderna. Gli autori elogiano la città tradizionale per la consistenza e la tessitura dei pieni che danno energia ai vuoti così da creare lo *specific space*, e ritengono che gli edifici debbano agire contemporaneamente come *space occupiers*, mantenendo la loro individuale presenza, e come *space definers*, provando a

349 J. F. Lyotard, *op. cit.*, p.259

350 F. Beigel e P.Christou, *op. cit.* (2013), pp.129-130 (tradotto dall’autore) *The unique thing about this representation of Rome is that the public accessible interior spaces of buildings are depicted in the same way as the street and the squares. I think it was a revelation for European culture to see the city in this new way, a touring point.*



La strada descritta dal fotografo belga Filip Dujardin diviene un grande macigno, un pieno che descrive uno spazio, sottolinea la sua consistenza e il suo peso anche in un ambiente normale, senza emergenze architettoniche.  
 Filip Dujardin, *Untitled*, 2007

contribuire alla continuità della conformazione urbana. E più specificamente in merito alla questione figura-sfondo, propongono una nuova strategia compositiva che ricerca una condizione di equilibrio tra i rapporti di figura e sfondo, vuoto e pieno. Questa non si identifica in una forma compiuta, bensì in una condizione relazionale i cui contorni appaiono definiti da uno stato di instabilità. In particolare Rowe e Koetter sottolineano come il concetto di figura-sfondo sia stato quasi ribaltato nelle città moderne. Mentre le città tradizionali si compongono di una accumulazione di solidi, in quelle moderne questo rapporto si altera: *Quindi, uno è quasi tutto bianco, l'altro quasi tutto nero, un'accumulazione di solidi in un vuoto principalmente non specificato, l'altro un accumulo di vuoti in gran parte non solidificato; e, in entrambi i casi, il terreno fondamentale promuove una categoria completamente diversa di figura, in un oggetto, o in uno spazio altro.*<sup>351</sup>

Il pieno nelle città tradizionali definisce la continuità della matrice strutturale urbana e impone una condizione di reciprocità, in cui lo spazio diviene l'elemento specifico della città: *le risultanti piazze e strade agiscono come una sorta di valvola di rilievo pubblico e forniscono condizioni di struttura leggibile; e, altrettanto importante, la grande versatilità della trama di supporto o del suolo.*<sup>352</sup> Nella città moderna invece, la percezione e il riconoscimento degli oggetti avviene solo grazie alla presenza di un campo, *se il riconoscimento di una sorta di campo chiuso è un presupposto di tutta l'esperienza percettiva e, se la coscienza del campo precede la coscienza della figura, quindi, quando la figura non è supportata da un quadro di riferimento riconoscibile, può solo diventare debole e autodistruttiva.*<sup>353</sup>

La figura e lo sfondo percepito appaiono spesso in un rapporto mutevole, come sottolinea Focillon, *Talvolta il fondo resta largamente visibile, e l'ornamento vi si distribuisce con regolarità in filari; altra volta il tema ornamentale ribocca con prolissità e divora il piano che gli serve da sostegno. Il rispetto o l'annullamento del vuoto crea due ordini di figura. Sembra che lo spazio, disposto largamente intorno alle forme, le mantenga intatte e sia garante della loro fissità.*<sup>354</sup>

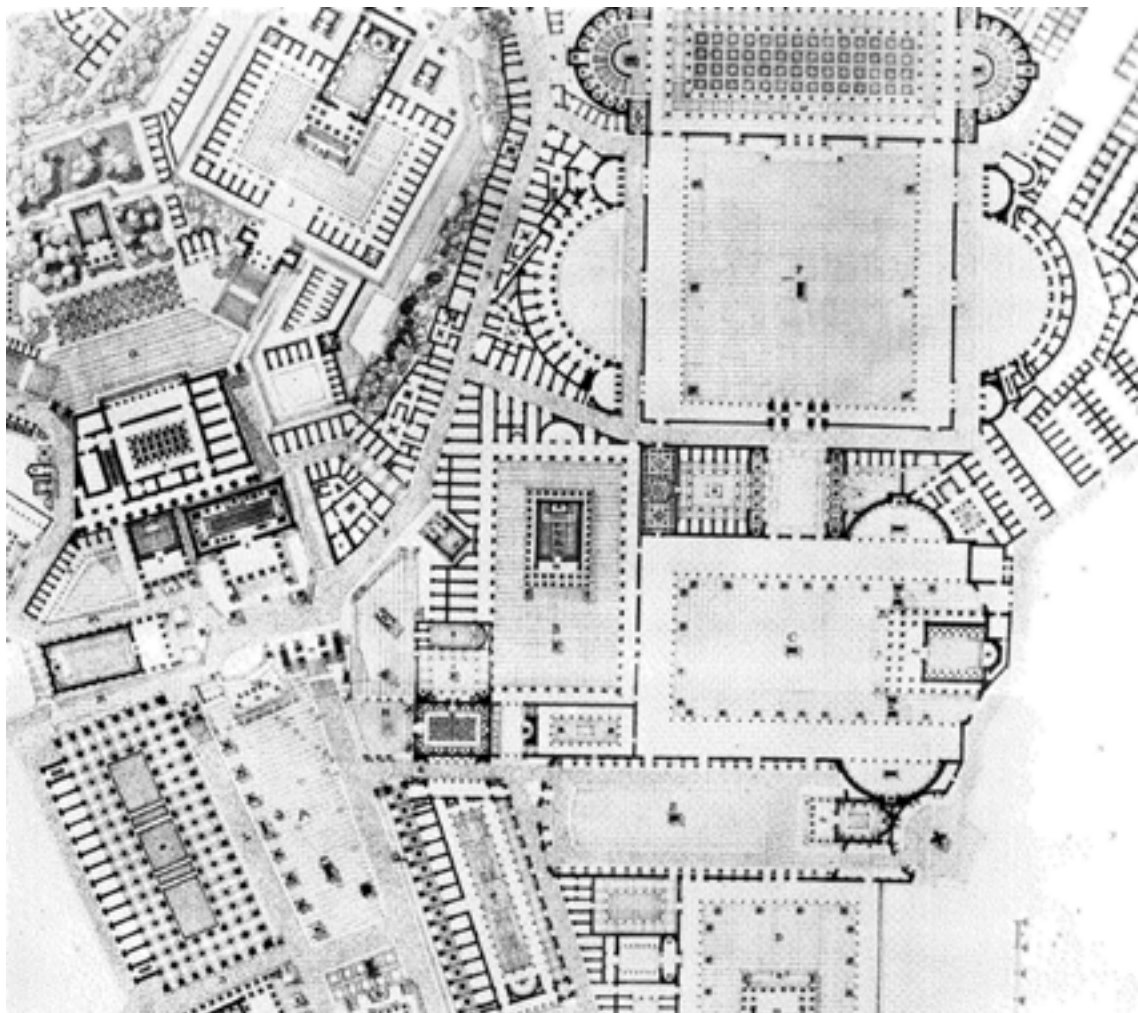
Analizzando la struttura delle strade in questa modalità, può essere letta come griglia regolare e ortogonale, curvilinea, con grandi assi diagonali. In ognuna, i blocchi possono avere diverse dimensioni, forme, lunghezze, altezze e combinazioni, che generano un differente rapporto tra lo sfondo e la figura soprattutto nella percezione tridimensionale: *Per alcuni c'è notevole spazio bianco*

351 Colin Rowe e Fred Koetter, *Collage city*, MIT Press, Cambridge 1978, pp.62-63 (tradotto dall'autore) *Thus, the one is almost all white, the other almost all black the one an accumulation of solids in largely unmanipulated void, the other an accumulation of voids in largely unmanipulated solid; and, in both cases, the fundamental ground promotes an entirely different category of figure in the one object, in the other space.*

352 *ibidem* (tradotto dall'autore) *the ensuing square and street acting as some kind of public relief valve and providing some condition of legible structure; and, just as important, the very great versatility of the supporting texture or ground.*

353 *ivi*, pp.64-65 (tradotto dall'autore) *if the recognition of some sort of however closed field is a prerequisite of all perceptual experience and, if consciousness of field precedes consciousness of figure, then, when figure is unsupported by any recognizable frame of reference, it can only become enfeebled and self-destructive.*

354 H. Focillon, *op. cit.*, p.39



Il rapporto tra il pieno e il vuoto, esplicitato da Rowe e Koetter come *poché* urbano, può essere assimilato ad una figura contornata da un margine, in particolare, in alcune condizioni, la linea diviene un margine complesso in cui l'alternanza di pieno e vuoto ha un'articolazione complessa.  
Roma, I Fori Imperiali. In C. Rowe e F. Koetter, *Collage city*, 1978

*che indica grandi aree nelle strade, rispetto all'area nera dei blocchi, e per altri si verifica l'opposto. Per alcuni sembrano esserci punti focali o ordinatori di strade, mentre per altri c'è un modello costituito da elementi uniformi in cui niente si distingue.*<sup>355</sup>

Il rapporto figura-sfondo si esplicita nella relazione che la figura stabilisce con il suo intorno, si pone quindi, particolare attenzione al vuoto e il margine che lo delimita. Per Rowe e Koetter la struttura della strada è chiaramente riconoscibile quando è costituita da margini che si esplicitano nelle facciate pubbliche, libere di accordarsi agli impulsi locali e alle necessità che il contesto immediato richiede. Questo sistema di elementi urbani, edifici, androni, scale, gradini, porte, muri, soglie, delimitano il vuoto e determinano un insieme di tensioni e condizioni che fanno delle cavità urbane un denso elemento della città. L'insieme di tensioni presenti nello spazio della strada vengono esplicitate da Arnheim: *Le configurazioni percepite come figure sono mantenute al loro posto dalle forze sorgenti dallo sfondo, che definiscono anche l'arco della loro influenza, e l'interazione di tutte queste forze costituisce l'equilibrio pittorico, senza il quale un asserto visivo rimarrebbe illeggibile. È anche vero che le forze della figura acquistano il più autentico vigore solo grazie alla resistenza dei loro antagonisti presenti tutt'intorno.*<sup>356</sup>

La figura della strada è delimitata da un margine inteso come un sistema denso e profondo che non si limita alla facciate, ma include tutti gli spazi ad essa connessi.

Molteplici contributi teorici hanno indagato e provato a definire il significato di margine che si è arricchito di specifici aspetti, distanziandosi dalla sola definizione geometrica, ovvero il margine di una figura come un insieme infinito e continuo di punti e di relazioni stabilite tra gli stessi, e giungendo ad una definizione più articolata che vede una sempre maggiore interrelazione tra il dato geometrico e quello fisico relazionale.

Kevin Lynch descrive il margine come una giuntura tra diverse aree urbane: *Il margine di una zona urbana può diventare qualcosa di più di un'opprimente barriera se in qualche modo vien reso possibile attraversarlo materialmente o visivamente: se cioè esso è per così dire strutturato in relazione alle zone adiacenti per una certa profondità e su entrambi i lati. Il margine diventa allora una giuntura anziché una barriera, una linea di scambio lungo la quale due aree urbane vengono a congiungersi;*<sup>357</sup> Bernardo Secchi, in riferimento alle città contemporanee, costituite da grandi parti, spesso di natura diversa e frantumata, parla di margini come segni, attività, gruppi sociali differenti, messi a confronto e poi allontanati: il margine si riferisce, in questo caso non ad un elemento unico che esclude, ma come prodotto di una costellazione di eventi, non solamente edilizi<sup>358</sup>; Richard Sennett sottolinea la differenza tra frontiera e confine: *le*

355 A. B. Jacobs, *op. cit.*, p.255 (tradotto dall'autore) *For some there is considerable white space indicating large areas in streets, as compared to the black area of blocks, and for some we find the opposite. For some there seem to be focal points or ordering streets, while for others there is pattern made up of uniform elements-nothing stands out.*

356 R. Arnheim, *op. cit.* (1977), p. 84-85

357 Kevin Lynch, *The Image of the City*, in J. Jacobs, *op. cit.*, p. 201

358 Cfr. Bernardo Secchi, *Un progetto per l'urbanistica*, Giulio Einaudi Editore s.p.a., Torino 1989



Tra la città contemporanea e quella antica il rapporto pieno-vuoto si è completamente ribaltato. Come si evince dai diagrammi elaborati da Allan Jacobs che mettono in evidenza due parti (una nuova e una vecchia) di una stessa città, la struttura urbana del passato conserva condizioni di equilibrio in termini di misura e di relazione tra il pieno e il vuoto. Questa condizione è completamente opposta nella parte nuova della città. New Dehli, centro storico, New Dehli India Gate, in Allan Jacobs, *Great Streets*, 1995



frontiere sono luoghi relativamente inerti, lungo la frontiera la popolazione si dirada e gli scambi sono scarsi. I confini sono luoghi più attivi come nella linea costiera che divide il mare e la terraferma; questa è una zona di intensa attività biologica, dove animali e piante possono trovare esseri e sostanze di cui nutrirsi;<sup>359</sup> Georges Teyssot descrive il margine come uno spazio-soglia, *La soglia è una zona, un cambiamento, un passaggio, e un flusso e riflusso che sono incorporati nella parola schwellen. Letimologia non può impedire di notare questi significati. D'altra parte, è necessario riconoscere l'immediato contesto tettonico e cerimoniale che ha dato alla parola il suo significato.*<sup>360</sup> Tutti gli elementi propri della strada, come passaggi, portali, ingressi e disimpegni costituiscono lo spazio soglia, spazio in-between. *La forma della soglia, come figura temporale e spaziale, è quella del 'between-the-two', del mezzo che si apre tra due cose.*<sup>361</sup> Gli spazi soglia contengono le più complesse forme di transizione tra il pubblico e il privato. Teyssot riprendendo Michel de Certeau ritiene che ci sono sostanzialmente due tipologie di limiti, quello *che stabilisce un dominio legittimo attorno ad uno spazio chiuso (quello di "privacy" ad esempio) e il ponte che apre lo spazio verso un'esteriorità aliena.*<sup>362</sup> Tutti i dispositivi che nella strada definiscono lo spazio soglia sono elementi che separano e che comunicano allo stesso tempo.

In questo spazio *tra* si ha la possibilità di registrare un avvenimento, uno scambio o un incontro. *Mura, recinzioni e fiumi, in questo senso, non creano un nessun luogo, ma un qualche luogo: cioè luoghi che mediano. I bordi, le frontiere e le soglie non sono linee astratte disegnate su una mappa, o segni punteggiati sul pavimento, o stringhe tracciate tra due punti. Piuttosto, ogni limite o confine ha un ruolo mediatore che consente la comunicazione e consente il passaggio reciproco.*<sup>363</sup>

I margini della strada separano e allo stesso tempo mettono in connessione lo spazio pubblico della città e lo spazio privato delle case, divengono punti fragili ma al tempo stesso potenziali: luoghi che possono aiutare a definire possibili forme di transizione e ibridazioni, temporanee, individuali,

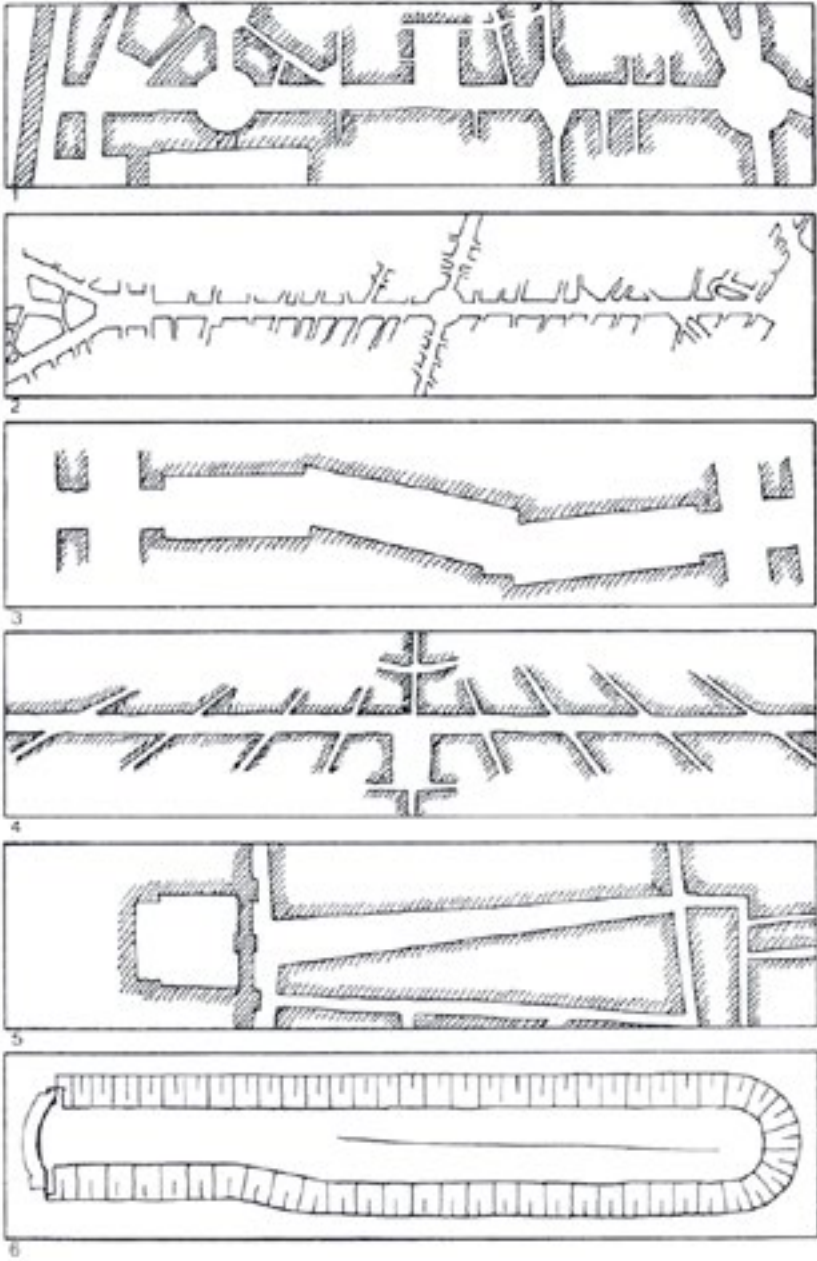
359 Richard Sennett, *Together: The Rituals, Pleasures, and Politics of Cooperation*, Yale University Press, New Haven-London, 2012, trad. it. *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli, Milano, 2012, p. 94

360 Walter Benjamin, *Das Passagen-Werk*, Suhrkamp, Frankfurt, 1982, p.682 cit. in G. Teyssot, *op. cit.* (2008), (tradotto dall'autore) *The threshold is a zone, change, passage, and ebb and flow are embedded in the in the word schwellen. Etymology cannot prevent us from noticing these meanings. On the other hand, it is necessary to acknowledge the immediate tectonic and ceremonial context that has given the word its meaning.*

361 G. Teyssot, *Mapping the threshold: A Theory of Design and Interface*, "AA Files" n.57, 2008, (tradotto dall'autore) *The form of the threshold, as a temporal and spatial figure, is that of the 'between-the-two', of the medium that opens between two things*

362 Micheal de Certeau, *The Practice of Everyday Life*, University of California Press, Oakland, California, 2002, p.128 cit. in G. Teyssot, *op. cit.* (2008), (tradotto dall'autore) *that establishes a legitimate domain around an enclosed space (that of 'privacy' for instance) and the bridge that opens space towards an alien exteriority.*

363 G. Teyssot, *Mapping the threshold: A Theory of Design and Interface*, "AA Files" n.57, 2008, (tradotto dall'autore) *Walls, fences and rivers, in this sense, do not create a nowhere but a somewhere: that is, places that mediate. Borders, frontiers and thresholds are not abstract lines drawn on a map, or dotted markings on the floor, or strings pegged out between two points. Rather, any limit or border has a mediating role that permits communication and allows for mutual passage.*



Il margine esplicita due condizioni, una che guarda all'interno della cosa che delimita e l'altra che si apre alle condizioni esterne. Il margine della strada compie contemporaneamente questi due ruoli di apertura e di chiusura tra lo spazio pubblico e quello privato, quello aperto e quello chiuso, l'interno e l'esterno. 1. Parigi, Avenue Richelieu; 2. Napoli, Corso Re d'Italia 1888-1894; 3. Street plan, dopo Gurlitt; 4. Karlsruhe (Germania) Kaiserstresse; 5. Parigi Rue de Tournon 1780; 6. Roma, Circo Massimo. In R. Krier, *Urban Space*, 1979

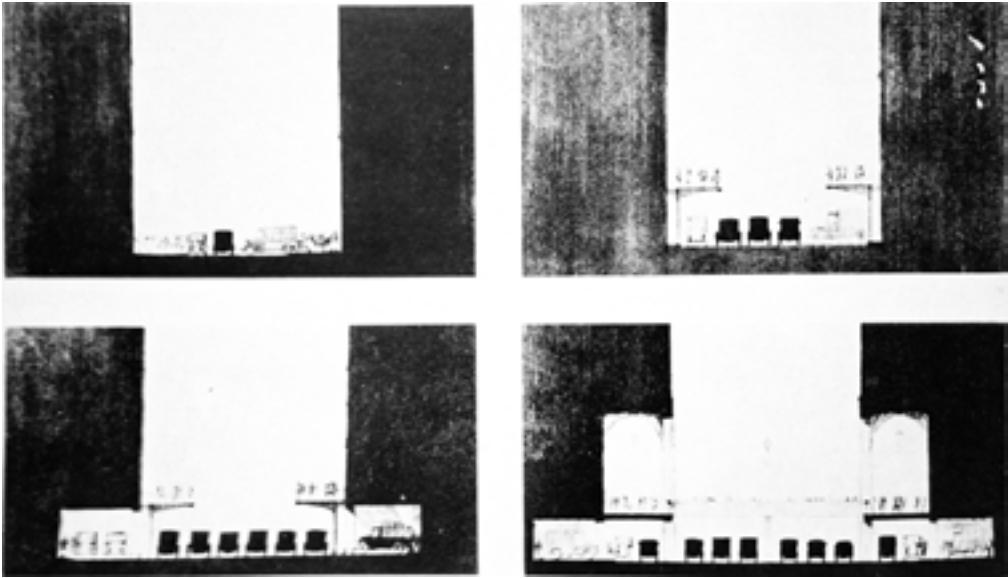


collettive che tendono a modificare i bordi della figura urbana, al fine di creare delle condizioni di nuovo e ristabilito equilibrio per l’autonomia dell’abitante. Questi margini si articolano e si interrompono: ogni azione fisica corrisponde una conseguenza relazionale delle cose intorno, ma soprattutto delle persone che lo occupano. Allan Jacobs sostiene che le possibili connessioni che si manifestano in una strada difficilmente si possono separare dalla condizione socioeconomica della stessa e creare queste connessioni non è sempre immediato e semplice ma, *Se non puoi camminare lungo una strada o andare da un lato all’altro, allora non vi è probabilità di incontrare qualcuno. Allo stesso tempo, rimane difficile isolare le caratteristiche fisiche dalle attività sociali ed economiche che portano valore alle nostre esperienze.*<sup>364</sup>

Generalmente, gli edifici che si susseguono in maniera continua lungo uno strada contribuiscono a dare una maggiore unitarietà alla figura urbana e le stesse linee che la definiscono sono capaci di dare un senso di riconoscibilità, orientamento e misura alla strada: *Le linee sono anche punti di riferimento, come marcature su un righello, che danno un senso di scala. Più edifici, più linee verticali. La diversità, o almeno la maggiore probabilità della diversità, viene anche fornita da più edifici.*<sup>365</sup>

Gli edifici presentano molto spesso delle condizioni che rendono efficiente una strada, le pause, le aperture, i dettagli che interrompono la planarità del margine, oltre a catturare l’occhio dell’osservatore producono una varietà che arricchisce il carattere del luogo. La densità urbana si esplicita quindi nel piano orizzontale, che da continuo e compatto si arricchisce di possibili e diverse situazioni manifeste proprio nella variazione della linea che definisce il margine caratterizzate da interruzioni, pieghe e articolazioni: *Da qualche parte lungo il sentiero di una bella strada, soprattutto se è lunga, ci sarà probabilmente una pausa. Più che semplicemente le intersezioni, le pause sono piccole piazze o parchi, ampliamenti o spazi aperti. Sono più importanti su strade strette e lunghe strade e su strade che si curvano e si trasformano. Su quelle strade in particolare forniscono posti di sosta, pause, punti di riferimento lungo il sentiero.*<sup>366</sup>

Quanto più la linea della strada si articola, tanto maggiori occasioni creerà nella strada: le aperture, gli ingressi pubblici e privati, l’alternanza di parti aperte o chiuse, i materiali trasparenti o opachi, il colore, le superfici, le attività commerciali, i servizi, le residenze tutto ciò contribuisce a creare condizioni spaziali e relazionali. I piani terra, in quanto interfaccia immediata tra lo spazio pubblico



L’articolazione del margine si può leggere nella dimensione dello spessore, nella variazione e nella diversa consistenza. In particolare, quanto più il piano terra è articolato e stabilisce una relazione con lo spazio della strada e i dispositivi ad esso connesso, tanto maggiore sarà la vitalità e la densità di questo spazio. Progressivo aumento della capacità della strada (1931). a. Situazione attuale: una corsia di traffico. b. Con i marciapiedi sollevati: tre corsie. c. Con portici per veicoli in sosta: sei corsie. d. Rientranze più profonde in costruzioni permanenti: otto corsie. (First Regional Plan of New York, 1930). In S. Anderson, *Strade*, 1978

364 A. B. Jacobs, *op. cit.*, p.270 (tradotto dall’autore) *If you cannot walk along a street or go from one side to the other, then you are’t likely to meet anyone on it. At the same time, it remains difficult to isolate physical features from social and economic activities that bring value to our experiences.*

365 *ivi*, p.297 (tradotto dall’autore) *The lines are also reference points, like markings on a ruler, that give a sense of scale. The more buildings, the more vertical lines. Diversity, or at least the greater likelihood of diversity, also comes with more rather than fewer buildings.*

366 *ivi* p.301 (tradotto dall’autore) *Somewhere along the path of a fine street, particularly if it is long, there is likely to be a break. More than just intersections, breaks are small plazas or parks, widenings, or open spaces. They are most important on narrow streets and long streets and streets that bend and turn. On those streets particularly they provide stopping places, pauses, reference points along the path.*

Il margine della strada definisce la struttura figurale istituendo un dialogo tra il locale e il generale, il pubblico e il privato. Le variazioni di questa linea creano maggiori occasioni e possibilità che possono avere luogo nella strada.  
 Diagrammi dei margini della strada.  
 In Anne Vernez Moudon (a cura di), *Public Street for Public Use*, 1987

esterno e spazio interno, quella che Anderson definisce “occupabile”, sono capaci di soddisfare una vasta gamma di attività, di generare una condizione che invita i passanti ad entrare e di influenzare direttamente il carattere della strada.

Il margine della strada definisce la sua struttura figurale in una condizione di ambiguità in dialogo tra il locale e il generale, il pubblico e il privato. L'ordine figurale che si stabilisce tra lo spazio della strada e il suo contesto produce quindi condizioni che nella città storica si esplicitano come forme di inclusione e mai di esclusione, forme contenti il manifestarsi della vita urbana e sociale, parte di una unità complessiva che è propria di un ambiente urbano.

Questi sistemi relazionali, propri della città, si rendono distinguibili non come una esplicita manifestazione estetica del contenitore urbano, ma come un'interiore esplicitazione che non mira a far vedere ma a renderli visibili. Questo significa che non sempre gli effetti più espliciti sono quelli che creano delle maggiori interazioni, spaziali, relazionali e culturali dello spazio urbano, ma spesso leggere i fenomeni interni e sottaciuti incrementa la conoscenza degli stessi e diviene stimolo per una possibile modificazione di senso. Gli usi e le attività possono modificare alcuni spazi, possono cambiarne apparentemente quelle caratteristiche al fine di renderli più piacevoli, aumentarne la loro qualità e la loro attrazione, o al contrario ridurne l'uso e l'appetibilità. Riuscire a definire queste azioni è, per un architetto, un'operazione necessaria per leggere lo spazio e le sue modificazioni. *La lettura dello spazio come oggetto in sé è una delle lezioni chiave di un approccio alla progettazione urbana per modellare il paesaggio costruito* (Trancik 1986). In un certo senso, si può passare attraverso il paesaggio urbano, considerandolo come una serie di pieni e vuoti. Come afferma Arnheim (1977), in una strada fortemente definita che è racchiusa da edifici, il vuoto che è la forma della strada diventa quasi una “figura”<sup>367</sup>.

Con questa riflessione non si vuole preferire esclusivamente la città che presenta delle condizioni spaziali chiaramente definite come accadeva nella città antica in cui il rapporto fra contorno, emergenze e tessuto era un rapporto esatto e vivo, costituente, appunto, una “struttura” architettonica di pieno valore,<sup>368</sup> ma agevolare quelle condizioni proprie del progetto urbano che prova a tenere insieme entrambe le condizioni, ovvero lo spazio come figura e la figura nello spazio, ad esempio il carattere definito della strada medievale, con la sua forte recinzione di muri e edifici e lo spazio libero del parco d'affari, con i suoi edifici in un paesaggio d'acqua e vegetazione. Entrambi questi tipi di spazio possono fornire ambienti confortevoli e stimolanti.<sup>369</sup>

367 Marion Roberts, *Making convivial places*, in M. Roberts and C. Greed (a cura di), *op. cit.*, pp. 44-45 (tradotto dall'autore) 'Reading' space as an object in itself is one of the key lessons of an urban design approach to shaping the built landscape (Trancik 1986). In a sense, one can move through the urban landscape, seeing it as a series of solids and voids. As Arnheim (1977) points out, in a strongly defined street that is enclosed by buildings, the void that is the shape of the street itself become almost a 'figure'.

368 L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 117

369 Marion Roberts, *Making convivial places*, in M. Roberts and C. Greed (a cura di), *op. cit.*, pp. 44-45 (tradotto dall'autore) the space as figure and the figure in space, e.g. the defined character of the medieval street, with its strong enclosure of

La pianta per leggere

“La pianta che genera il volume e la superficie e dalla quale tutto è determinato irrevocabilmente.”

Le Corbusier, 1923

Le Corbusier nel 1923 scrive: *la pianta è la generatrice. Senza pianta c'è disordine, arbitrio. Nella pianta è già compreso il principio della sensazione.*<sup>370</sup> La pianta esprime la condizione dello spazio, esplicita la struttura figurale del tessuto urbano, definisce una regola e descrive le relazioni tra i diversi oggetti. A diverse scale di rappresentazioni prova a cogliere le caratteristiche e l'identità dello spazio della città. Leggere una pianta significa riconoscere i rapporti e le diverse condizioni spaziali che si determinano tra l'interno e l'esterno, tra i vari edifici e tra gli spazi aperti.

La differenza di scala che normalmente si usa nelle diverse forme rappresentative dei disegni architettonici e urbani è secondo Aldo Rossi una convenzione che astrae la realtà: *ciò che non possiamo ammettere è che esistano delle scale diverse e che le localizzazioni si spieghino in qualche modo per la loro scala o la loro estensione; tutt'al più potremmo ammettere che questo serva dal punto di vista didattico, o al fine di una ricerca pratica, ma implica un concetto che non si può accettare. Questo concetto riguarda la qualità dei fatti urbani.*<sup>371</sup> Ma, continua Rossi, la lettura delle piante consente di raggiungere un bagaglio conoscitivo che avvicina alla realtà perché *possiedono delle caratteristiche formali precise; l'andamento delle loro strade può essere dritto, sinuoso, curvo. Ma anche la linea generale della città ha un suo significato e l'identità di esigenze tende naturalmente a esprimersi in costruzioni che, al di là di puntuali differenze, presentano delle innegabili affinità. Nell'architettura urbana si stabilisce un legame più o meno apparente tra le forme delle cose attraverso le epoche. [...] Da qui si sviluppano i rapporti tra la città e il comprensorio geografico; rapporti che sono analizzabili positivamente nel valore della strada.*<sup>372</sup>

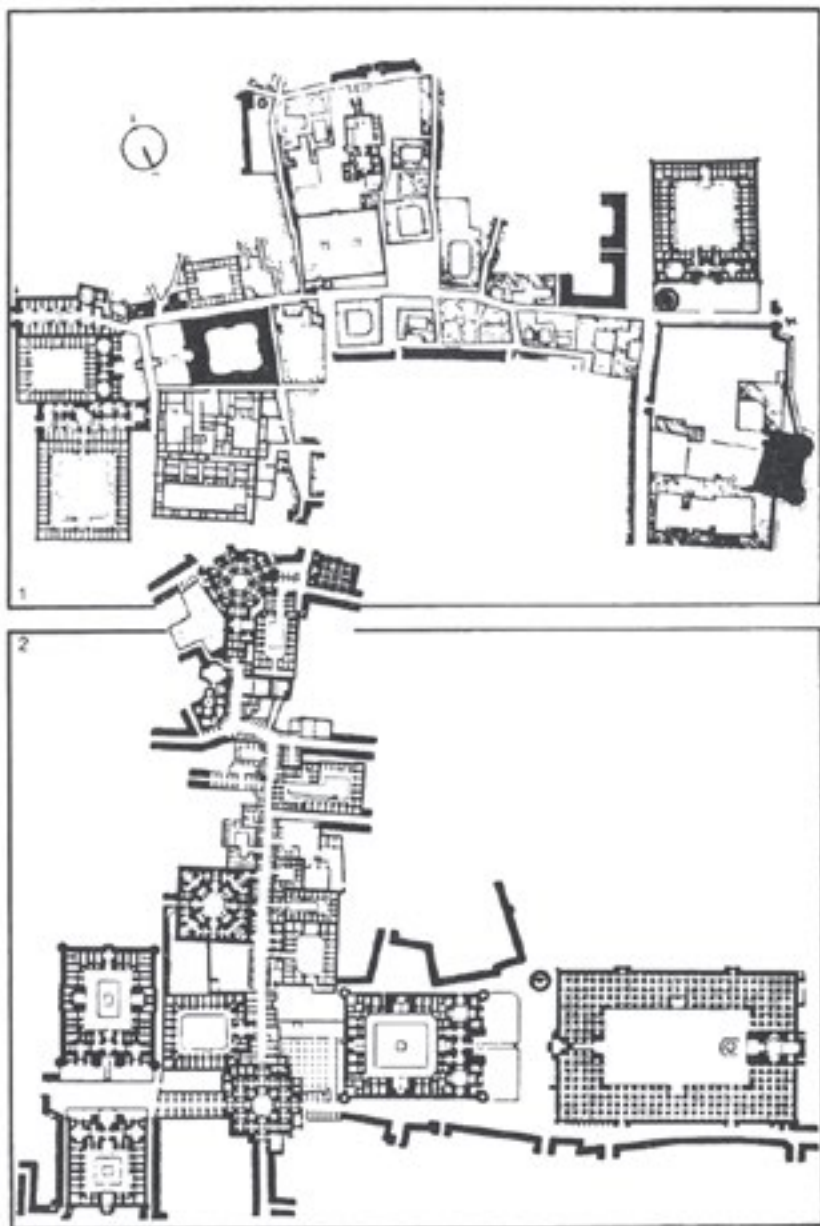
La pianta di una città è strettamente legata al riconoscimento della strada, in particolare seppure

*walls and buildings, and the free-flowing space of the business park, with its buildings set in a landscape of water and vegetation. Both these types of space can provide comfortable and stimulating environments.*

370 Le Corbusier, *Vers une architecture*, Parigi 1923, trad. it. *Verso un'architettura*, Longanesi, Milano 1973, p. 8

371 A. Rossi, *op. cit.* (1966), p. 38

372 *ivi*, p. 41



La lettura e il riconoscimento di una pianta di una strada permette di comprendere il carattere più generale della città. La pianta fornisce una serie di informazione che sono in grado di esplicitare il senso di appartenenza, di reciprocità o il loro contrario.

1. Chiwa (Usbekistan, U.S.S.R.); 2. Buhara (Usbekistan, U.S.S.R.).

In R. Krier, *Urban Space*, 1979

astratte, esse forniscono dei dati univoci che a diverse scale consentono di cogliere molteplici aspetti e relazioni tra le parti. La pianta guida la lettura del margine urbano, del dentro e del fuori, di un margine che non può, nel caso di contesti urbani complessi, essere ridotto a linee ma diviene un margine profondo, spesso e ricco di accadimenti spaziali e figurali.

Il modo di rappresentare le piante delle città è mutato nel corso del tempo. Le mappe del Medioevo erano in grado di riprodurre il modo di vivere e i riti della città, quest'ultima era uno spazio di lavoro, terreno che chiamava a sé le irregolarità e le imperfezioni tipiche dell'essere umano, era considerata come una stratificazione di esperienze in cui lo spazio urbano accoglieva le persone e svolgeva un ruolo di supporto alle azioni umane. Successivamente le mappe si evolvono e cambiano, si assiste ad una radicale semplificazione della rappresentazione cartografica che conduce all'esclusione dalle planimetrie di alcuni elementi urbani, in particolare le strade spesso adiacenti ai corsi d'acqua vengono omesse nelle carte geografiche. Solo nel 1700 le strade acquistano una loro autonomia sia nelle carte che nella morfologia della città, la loro struttura rettilinea e geometricamente definita induce le stesse ad essere considerate come un elemento della città: cambia la modalità di rappresentazione e quindi di osservazione. Si assiste ad un ribaltamento di relazione tra immagine e città.

Gli studi successivi, in particolare si fa riferimento alle ricerche condotte da Gordon Cullen, Bernard Rudofsky, Kevin Lynch, Jan Gehl, hanno interessato lo spazio pubblico, il modo di vivere i luoghi, le azioni che in esso si svolgono e hanno prodotto nuove riflessioni e modi di raffigurare la città. Di particolare rilievo è il lavoro sulla rappresentazione svolto da Lynch, nel suo testo parla di una forte interazione che le immagini stabiliscono tra la città e l'osservatore e l'aspetto più importante delle mappe non è tanto la sua attendibilità, ma la capacità di comunicare: *deve essere sufficientemente chiara e ben integrata per risultare economica nel senso dello sforzo mentale: la mappa deve essere cioè leggibile.*<sup>373</sup> Le visioni urbane, planimetriche e tridimensionali, riportate da Lynch non hanno sempre una corretta corrispondenza con la realtà: *L'immagine dovrebbe essere preferibilmente aperta, adattabile al cambiamento, permettendo all'individuo di continuare a investigare e organizzare la realtà: dovrebbero esserci spazi vuoti, in cui egli possa estendere il disegno a suo piacere. Infine, dovrebbe essere in qualche misura comunicabile ad altri individui.*<sup>374</sup>

Lo spazio pubblico non viene rappresentato solo per quello che è nei suoi dati dimensionali e fisici, ma la percezione e il riconoscimento dei luoghi che diviene componente necessaria per il progetto urbano. Interessante è anche la rappresentazione di Parigi che è possibile leggere nella mappa psicogeografica del 1958: la città appare frammentata, distorta in accordo alla modalità osservativa dello stesso autore, Guy Debord. Questa mappa tende a rappresentare i tempi più che i luoghi, o meglio una relazione tra i due, è una mappa che tende ad essere molto personalistica e individuale. La città viva è data dalla sommatoria delle somme di tutte le possibili mappe individuali, in cui le distanze e i tempi

373 K. Lynch, *op. cit.* (1960), p. 31

374 *ivi*, p. 31



Il modo di rappresentare le città è cambiato in corrispondenza del modo di pensare e di vivere le città. La mappa psicogeografica di Parigi, ad esempio, spiega una transizione temporale più che fisica, associativa e personale, slegata dalla reale distanza dei luoghi fisici.  
G. Debord, *Guida psicogeografica di Parigi*, 1957

di percorrenza sono del tutto relativi. Debord scrive: *per fare una deriva, andate in giro a piedi senza meta od orario. Scegliete man mano il percorso non in base a ciò che sapete, ma in base a ciò che vedete intorno. Dovete essere straniati e guardare ogni cosa come se fosse la prima volta. Un modo per agevolarlo è camminare con passo cadenzato e sguardo leggermente inclinato verso l'alto, in modo da portare al centro del campo visivo l'architettura e lasciare il piano stradale al margine inferiore della vista. Dovete percepire lo spazio come un insieme unitario e lasciarvi attrarre dai particolari.*<sup>375</sup>

Anche gli Smithson sperimentano nuove modalità rappresentative, da una parte operano una forte astrazione segnica, riducendo le strade a continue frecce che indicano il senso della circolazione a diverse scale e per diversi utenti, dall'altro sperimentano un modo di raccontare lo spazio attraversato fortemente connesso alla percezione. Questa sperimentazione è raccolta nel volume *As in Ds* in cui gli Smithson descrivono il paesaggio urbano appuntano immagini di un percorso, rigorosamente nella Citroen DS, al fine di descrivere il paesaggio urbano da una visione in movimento.

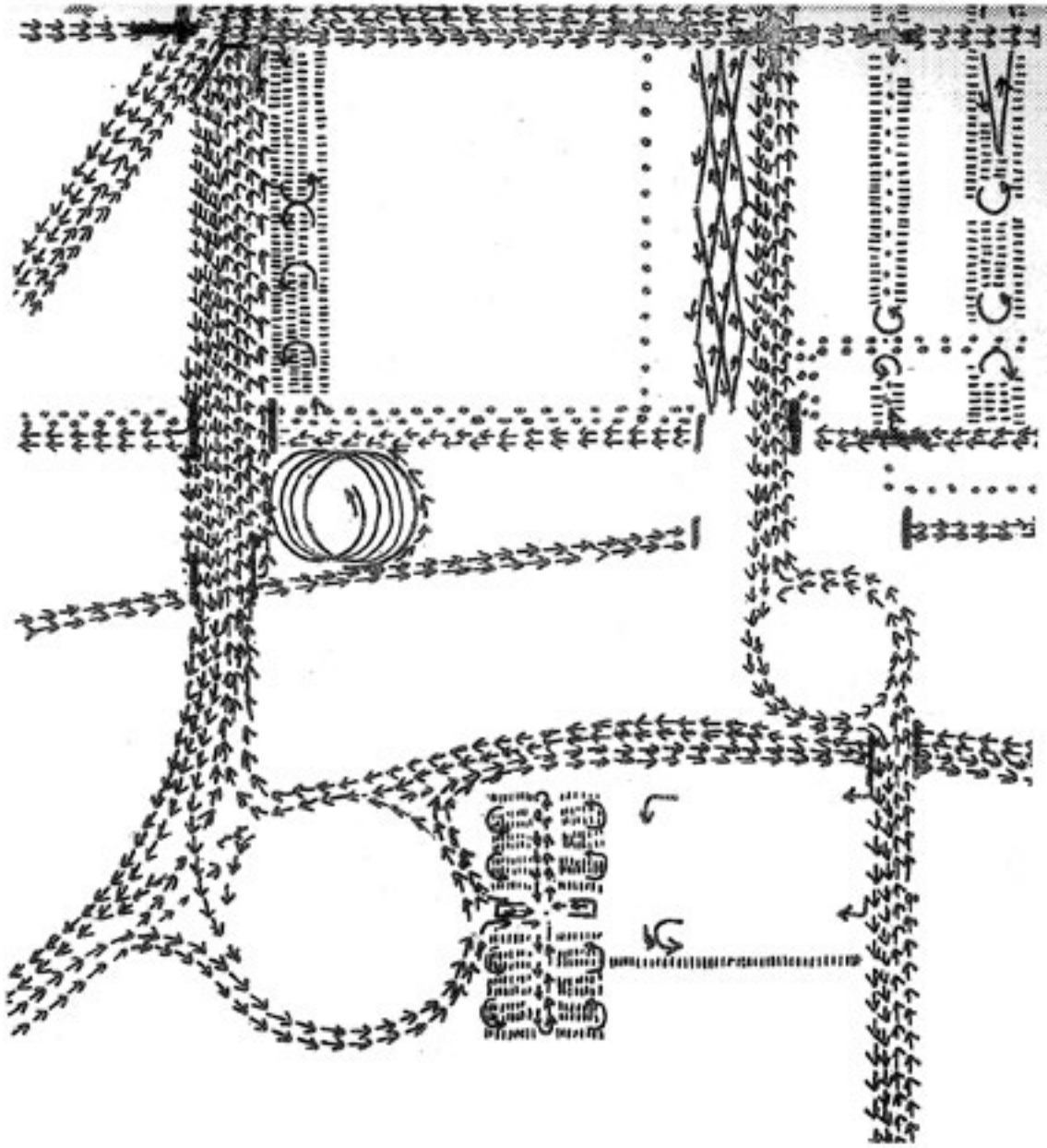
In seguito alle sperimentazioni che provano attraverso una grafica nuova a raccontare il significato della strada, l'innovazione digitale ha consentito lo sviluppo di nuovi strumenti e software (Polymaps, OpenLayers, Kartograph, CartoDB, Processing, Gephi, OSMnx...) che permettono di raffigurare nuove forme urbane. Con le nuove rappresentazioni, le città disegnano nuove geografie spaziali che non fanno più riferimento alla connessione fisica ma a sistemi di relazioni che si possono stabilire tra luoghi diversi. In questa nuova configurazione luoghi geograficamente molto lontani possono avere un elevato numero di connessioni, anche maggiori di quelli vicini fisicamente.

Questa tipologia di mappe supera le rappresentazioni di flussi, proposte da Alexander e Salingaros, e avvia una nuova fase connessa alle rappresentazioni di dati: i dati, desunti da app o da specifici software, consentono quindi di mappare facilmente quello che accade nella città in un tempo. Ad esempio, la nuova frontiera della Urban Gamification, insieme ad altri fenomeni, conduce a nuove esperienza all'interno della città e ad individuare, attraverso la realtà aumentata, luoghi a volte inesplorati che disegnano nuove mappe di relazione e possibili incontri. Questi fenomeni dettano dirette conseguenze sull'ambiente urbano e sono possibili proprio grazie alla evoluzione tecnologica sempre più spinta e alla ricerca di maggiori connessioni con altri settori disciplinari: l'evoluzione futura vede sempre una maggiore interazione tra la componente reale e digitale all'interno dell'ambiente urbano.

Un esempio è il lavoro svolto dal gruppo inglese Space Syntax Limited che, attraverso un approccio space-based progetta nuove parti di città. Il loro lavoro combina l'esperienza globale estensiva con un continuo sviluppo della tecnologia per apportare alla pianificazione e al progetto una maggiore interazione tra le persone, gli edifici e le città. Il prodotto di queste sperimentazioni, seppur ricche di informazioni e dati, rappresenta una lettura parziale in cui il dato fisico è sempre meno riconoscibile.

375 Guy Debord, *Théorie de la dérive*, in "Les Lèvres nues", Bruxelles, n. 9, novembre 1956, ripubblicato senza le due appendici in *Internationale Situationniste*, n° 2, dicembre 1958, Parigi; trad.it. *Internazionale Situazionista*, Nautilus, Torino.





Molto interessante è anche l'approccio di Kahn, che rappresenta per la redazione del piano di Filadelfia le strade solo con una sequenza di frecce. Questa modalità astratta ma anche molto comunicativa ben si accorda allo scopo del grafico che esplicita non solo l'idea di movimento ma anche la direzione del traffico. Modello del movimento del traffico cittadino nel piano di Filadelfia di Louis Kahn, in Smithson A.&P., *Struttura urbana. Studi di Alison e Peter Smithson*, 1971

Modificando il grado di osservazione dello spazio della strada, si svela un'altra strada, quella fatta di materiali, di oggetti e di variazioni. Il piano orizzontale della strada, che compone la prima espressione della figura urbana, è in grado di contenere e trasmettere i caratteri di un luogo. La rilevanza del piano orizzontale la si può riscontare nella consistenza materica, che trattiene i segni nelle pavimentazioni, il passato nei frammenti delle pietre, negli edifici trasformati nel tempo, nei segni dei fondativi tracciati. Ma è lo stesso piano che esplicita la pianta: stabilisce quelle condizioni di adiacenza e vicinanza che consentono i percorsi e gli attraversamenti, di incontrare persone o di nascondersi, di fermarsi o essere in movimento. Il piano terra della città esemplifica i margini della figura della strada e da cui è possibile leggere quella densità e quello spessore teorizzato da Arnheim. Gli edifici che compongono la strada nella loro composizione individuano sequenze di spazi e permettono continue attività, pubbliche e private, e – come scrive Bailly - [...] *l'accidentale e l'imprevedibile, ma anche la stessa armonia, stupefacente e fragile, di tutto ciò che concorre all'organizzazione fanno scivolare continuamente lo spazio urbano fuori dagli schemi funzionali in cui è possibile fissarlo. [...] la pianta si anima in tutt'altro modo, si libera, fa dei salti, accelera, si apre in silenzio – linee, cancellature, concordanze partono in tutte le direzioni: percorsi complessi o senza ragione statisticamente assegnabile, reti di indici che variano dalla semplice passeggiata a quella forma magnificata in cui tutta la questione del senso si agìò un tempo per i surrealisti e per altri passanti, altri veggenti, enunciati collettivi diorda o di massa, frasi interamente solitarie e addirittura solipsismi, incontri.*<sup>376</sup>

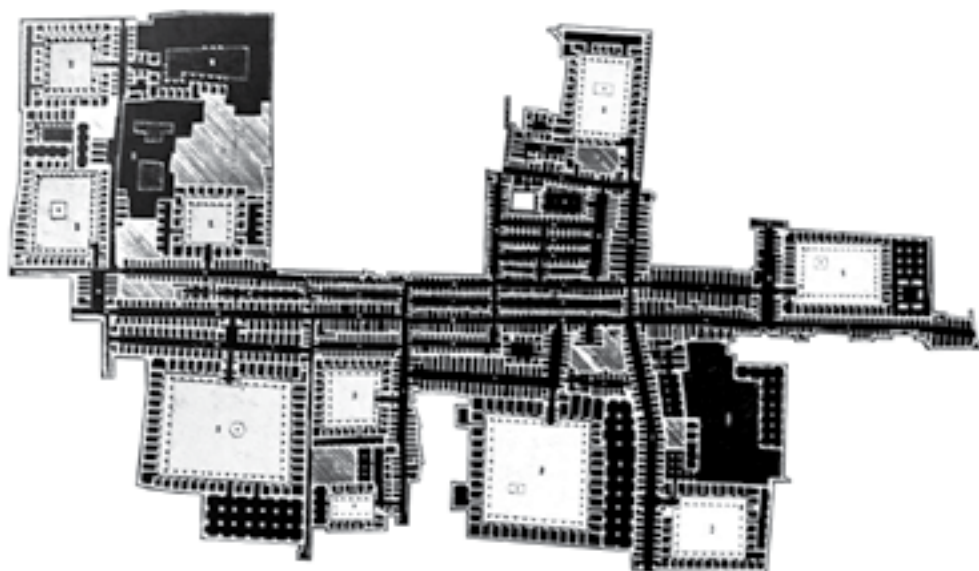
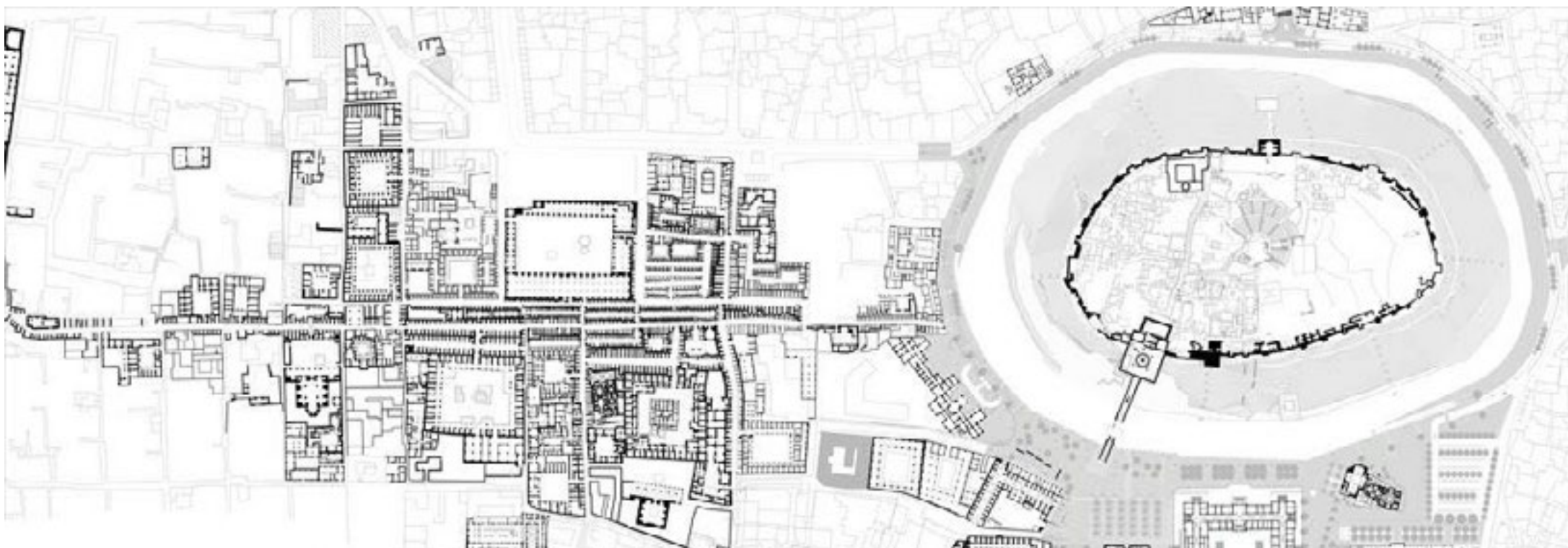
Le diverse scale di rappresentazione delle piante della città permettono di riconoscere i mutevoli aspetti che costruiscono la città, dal riconoscimento dell'elemento urbano generatore, al confronto di pieni e vuoti, ovvero l'identificazione di una figura che interagisce con il suo intorno, in una visione sistemica complessiva. Ad una scala più ravvicinata della figura si delinea il suo margine, quello spessore complesso che differenzia per i singoli edifici, esprime le variazioni di forma e di uso di uno spazio, chiusure, aperture, scambi, passaggi. Gianfranco Caniggia scrive che una architettura è leggibile quando esprime *correttamente e coerentemente i comportamenti strutturali e l'organizzazione distributiva, in un'organica valutazione di sintesi dei valori considerati e in un appropriato riferimento linguistico all'area culturale considerata,*<sup>377</sup> ovvero la capacità di comunicare *l'articolazione d'insieme di tutte le entità [...] che concorrono, strutturandosi appunto, alla definizione fisica di un organismo costruito.*<sup>378</sup> Allo stesso modo, poiché la strada si costituisce di un insieme di edifici, è possibile intendere la sua leggibilità, ovvero la capacità di esprimere quella sintesi che tiene in sé la specificità morfologica di ogni edificio e i valori culturali del suo intorno.

Se si osserva l'immagine della pianta dell'antico suq di Aleppo si percepisce la consistenza dei pieni e

<sup>376</sup> J. C. Bailly, *op. cit.*, p. 24

<sup>377</sup> Carlo Chiappi e Giorgio Villa, *Tipo, progetto, composizione architettonica: note dalle lezioni di Gianfranco Caniggia*, Uniedit, Firenze, 1979, p.114

<sup>378</sup> *ibidem*



Come esercizio si è provato ad analizzare e comprendere alcuni caratteri della pianta di Aleppo, particolarmente stimolante per la struttura urbana. Da questo esperimento che si è basato essenzialmente sulla lettura della pianta del piano terra è stata condotta una riflessione su come la struttura morfologica della strada, apparente simile e ripetitiva, potesse influire sul carattere della città.  
Pianta del suq di Aleppo

dei vuoti in relazione allo spazio della strada, come una struttura densa che si comprime e si decompone nello spazio delle stanze che si aprono su file parallele di strade principali, l'irregolare ripetizione della struttura morfologica diviene quel valore aggiunto tipico delle città storiche. Pur mantenendo una riconoscibile e ripetitiva struttura figurale, ogni stanza è diversa dall'altra e le strade in sequenza corrono parallele per incontrarsi poi in un punto. La figura delle strade di Aleppo descrivono il carattere di vicinanza, di passaggio e di scambio, quel valore di densità che contengono le città con una radice antica, segnata e vissuta.

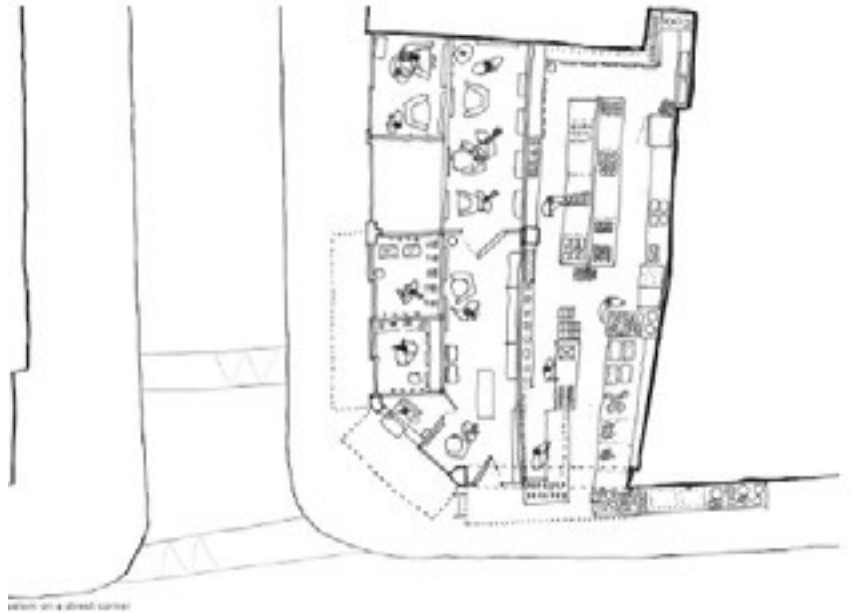
Un progetto molto interessante è quello condotto da Suzanne Hall presso la London School of Economics. La ricerca, *Ordinary streets*, condotta con molti ricercatori provenienti da diverse discipline, ha indagato il tema del multiculturalismo provando a soffermarsi non su problemi di ampia scala ma locali. Peckham Rye Lane, a sud est di Londra è stato il caso studio indagato e ridisegnato in ogni dettaglio. Il metodo, adottato e proposto, ha provato a tenere insieme l'approccio teorico e grafico. Attraverso il ridisegno dei piani terra, è stato possibile ricostruire le variazioni che questo fenomeno ha apportato agli spazi della strada e individuare le interazioni si stabiliscono tra l'interno e l'esterno, lo spazio pubblico e privato. Le piante risultano estremamente esplicative, raccontano la vita quotidiana, il lavoro e gli oggetti che sono usati: gli spazi sono letti come luoghi dell'interazione sociale e commerciale. Suzanne Hall afferma l'importanza di considerare i margini urbani, come luoghi prossimi ma culturalmente lontani.<sup>379</sup>

L'interpretazione di una pianta è qualcosa di altro che una semplice lettura visuale, si connette ad una esperienza corporea, stimola l'immaginazione di uno spazio, come scrive Norberg-Schulz: *Quando mi vedo davanti una planimetria, la vedo sotto l'aspetto degli spazi e dei loro rapporti. La vedo come una struttura di spazi nella loro luce. Un musicista, nel considerare un'opera, deve ricevere una immediata percezione dell'Arte. Egli distingue la concezione dell'esecuzione e dal suo personale senso di ordine psicologico. Egli percepisce le ispirazioni rispetto ai suoi personali desideri.*

*Io avverto la fusione delle percezioni sensoriali. Udire un suono è vederne lo spazio.*<sup>380</sup>

Si stabilisce un rapporto biunivoco tra la mappa e l'esperienza vissuta: *Questa esperienza è inscritta nella mappa, che la cela, ed è verso questa esperienza che tendiamo dispiegando quell'oggetto in un bar o all'angolo di una strada: possibilità pura, l'esperienza si stacca dal suolo, si risveglia fin da subito. A partire da essa, che pure rimane aleatoria e rara, l'intera città si dispiega come il campo che la possiede.*<sup>381</sup>

Queste parole rimandano alle considerazioni di Merleau-Ponty<sup>382</sup> riguardo l'interazione corporea dello spazio vissuto, la necessità di una completa interazione sensoriale per una piena comprensione dello spazio e di ciò che avviene al suo interno.



La ricerca condotta da Suzanne Hall ha indagato il tema del multiculturalismo partendo da una scala territoriale fino allo studio della conformazione e degli usi delle attività commerciali di una strada a sud di Londra. L'utilizzo del disegno delle piante che hanno messo in evidenza le trasformazioni e gli adattamenti degli spazi alle diverse culture e attività è stato esemplificativo e sostanziale per il progetto. Ricerca di Suzanne Hall, *Ordinary street*, LSE, Londra – caso studio Peckham Lane

379 Cfr. Suzanne Hall, *City, Street and Citizen: the Measure of the Ordinary*, Routledge, Londra 2012

380 Christian Norberg-Schulz, con Jan Georg Digerud, *Louis I. Kahn. Idea e immagine*, Officina Edizioni, Roma, 1980, p. 112

381 J. C. Bailly, *op. cit.*, p. 32

382 Cfr. M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945)

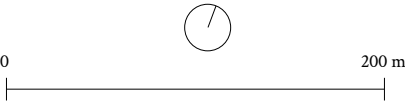
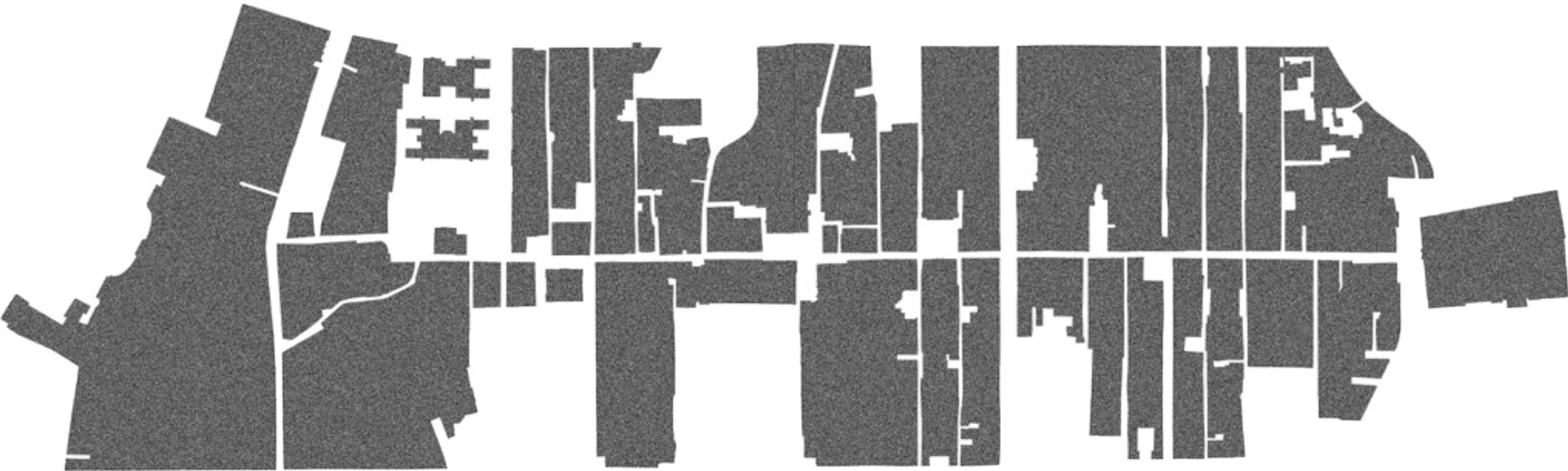
## Via Tribunali – *i margini densi e resistenti*

L'operazione di ridisegno dei piani terra che delimitano lo spazio di Via Tribunali si è rivelata un'operazione di sostanziale importanza per la comprensione di una serie di fenomeni che definiscono lo spazio di una strada che nella sua apparente linearità contiene un sistema di contraddizioni e di variazioni.

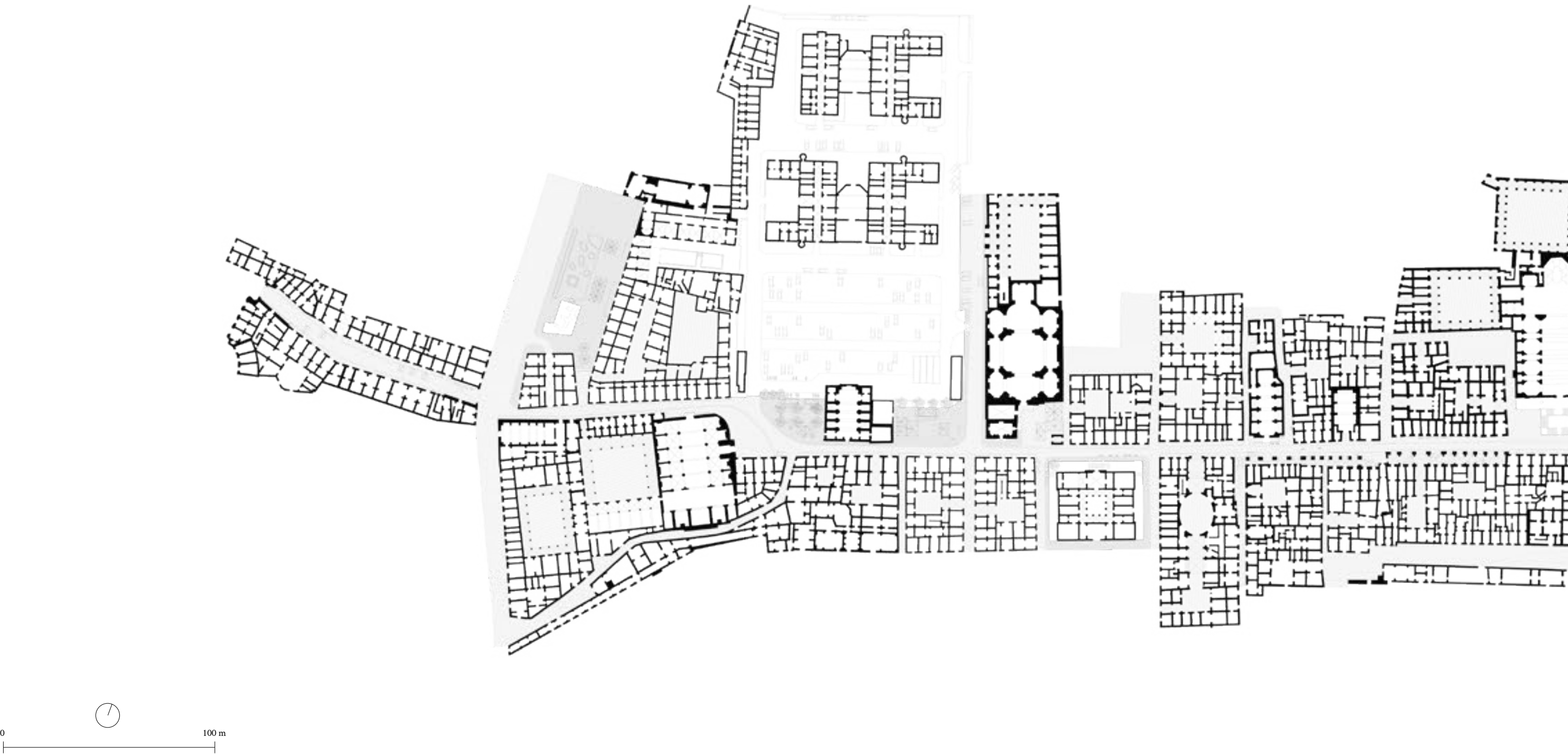
Il tracciato della strada si sviluppa per circa un chilometro con una sequenza di articolati spazio che annullano la distanza e il tempo della percorrenza. La consistenza di questa strada è data proprio dal consistente spessore dei suoi margini che non possono mai essere assimilati a linee che delimitano una cosa ma piuttosto a uno spazio in grado di definire un altro spazio.

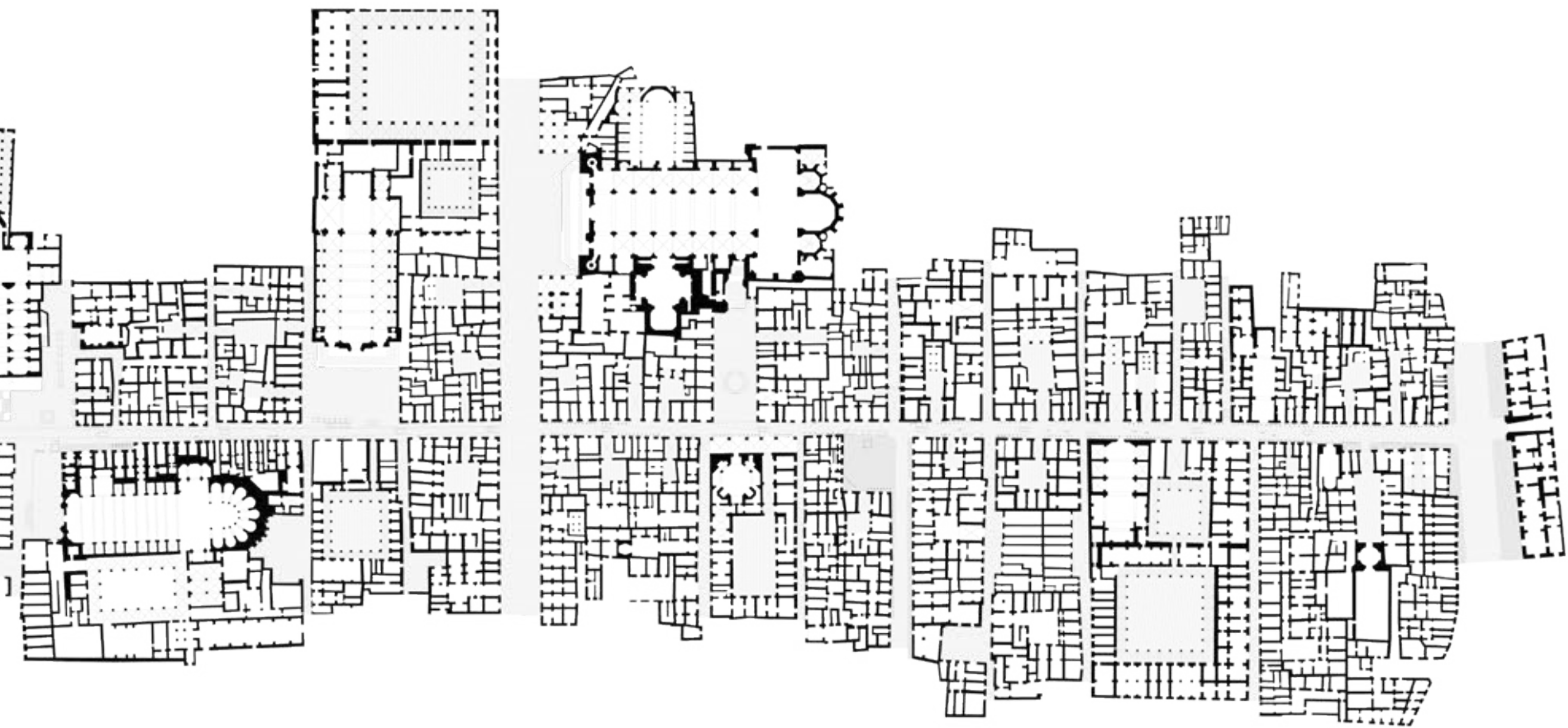
Il tracciato raramente segue un unico filo continuo, le facciate spesso arretrano e avanzano generando piccoli movimenti continui che accompagnano tutta la strada. Questi movimenti sono segnati da ritmi e interruzioni incalzanti dati da altri spazi che a quello della strada si innestano e cadenzano in modo differente il passo e la percorrenza. Gli slarghi e le piazze deformano la strada, l'allargano per accogliere chiese, monumenti ma anche luoghi di socialità e di incontro. Le corti, invece, appartengono alla strada in un modo più raffinato e introverso: una sequenza di spazi chiusi introduce ad uno spazio urbano, ma diverso, definito spesso da quinte urbane che esplicitano un carattere che non sempre possono esprimere lungo la strada.

I margini di Via Tribunali sono quindi dei blocchi, quasi dei pezzi di terra estrusa e scavata che divengono spazi architettonicamente definiti che includono la vita e l'illusione.





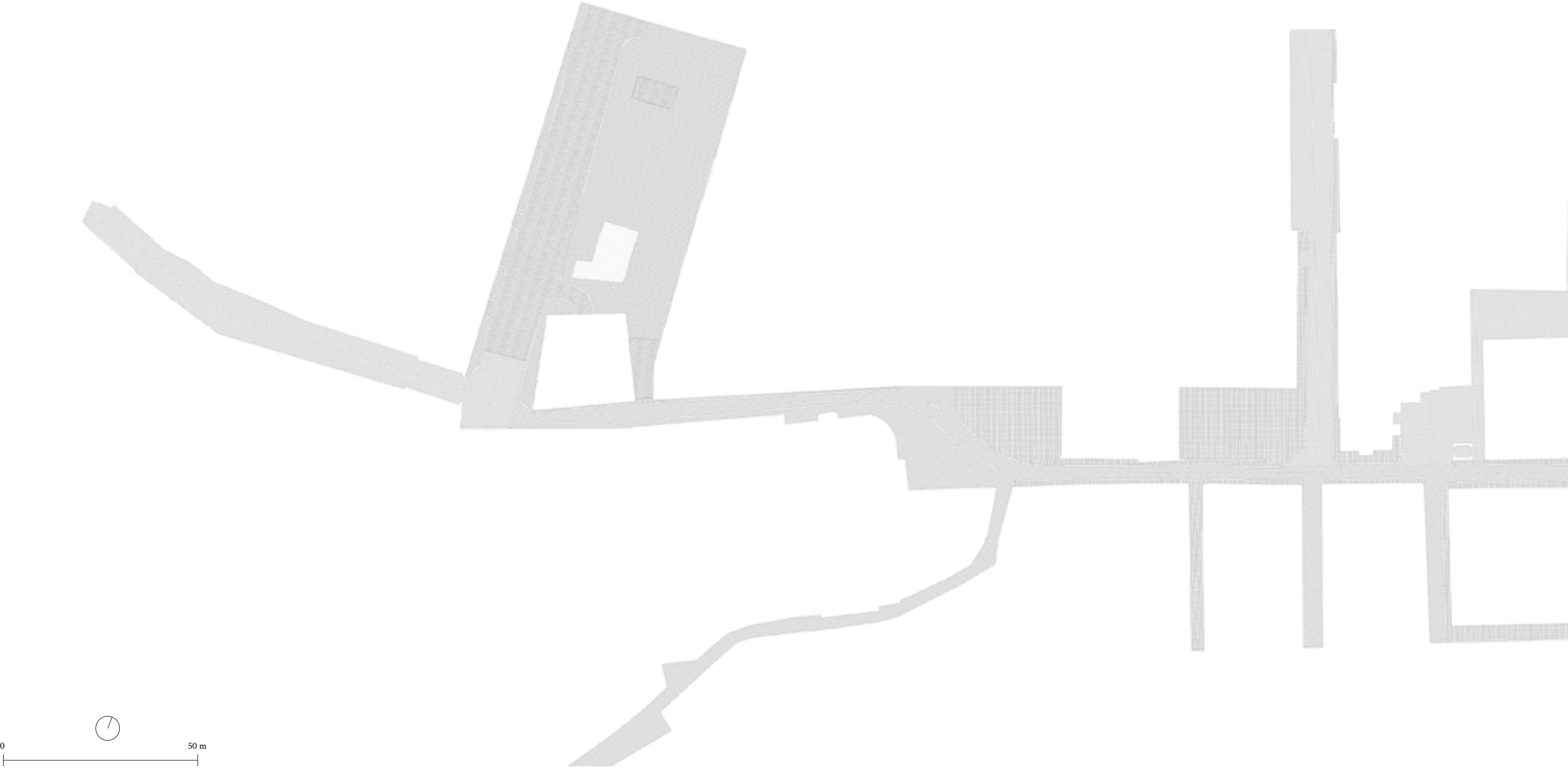


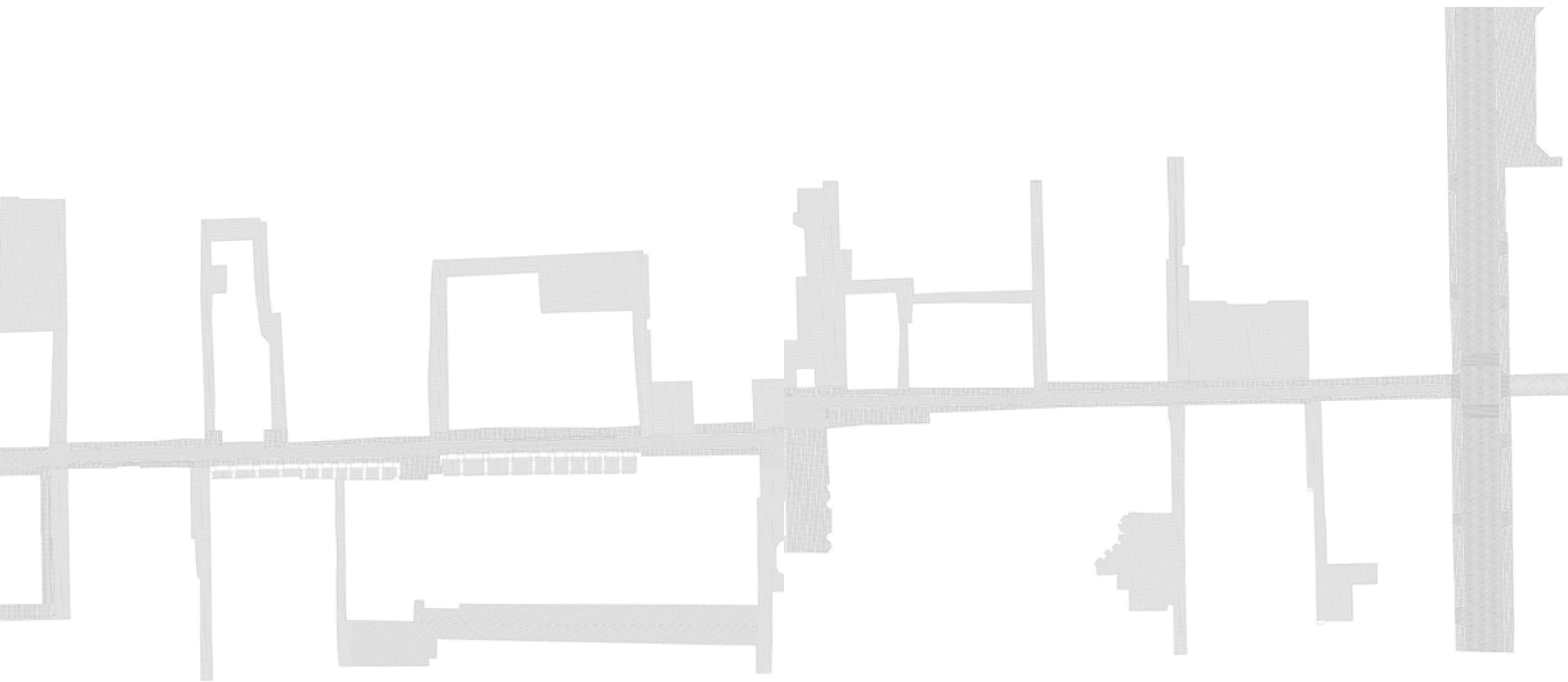


## Via Tribunali – *la consistenza orizzontale*

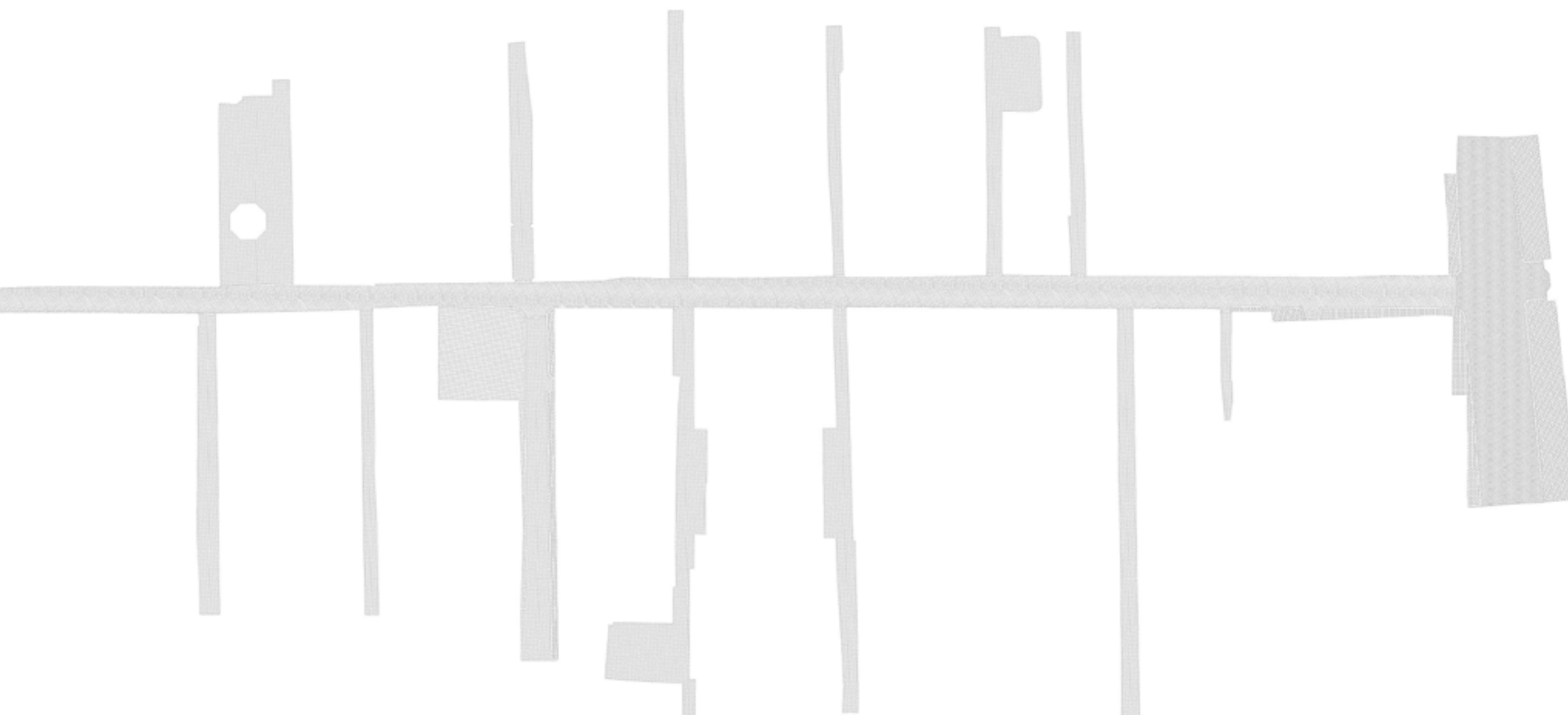
La superficie orizzontale di Via Tribunali identifica, come le altre strade del centro antico di Napoli, quel carattere terreno, ed eterno che la città conserva. Il disegno della pavimentazione della strada sottolinea una modalità di lettura e di interpretazione di questo spazio, enfatizza la consistenza orizzontale di una strada che si compone di strati crescenti. La pavimentazione in pietra lavica traduce, attraverso diverse forme e posizioni, la variazione degli spazi, delle condizioni: la diversificazione della pavimentazione da via San Sebastiano a Via Duomo e da qui fino a Castel Capuano, il cambio della posizione del basolo a sottolineare una piazza o uno slargo, la giacitura delle pietre che enfatizza l'orografia del suolo.

La superficie stessa comunica una serie di significati che sono sottesi a questa strada, a tutti quegli edifici che ad essa appartengono e lo dichiarano attraverso, la materia e le forme, proprie dell'architettura.







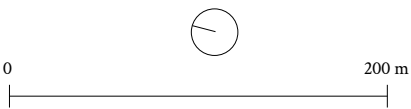


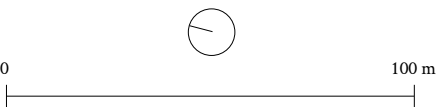
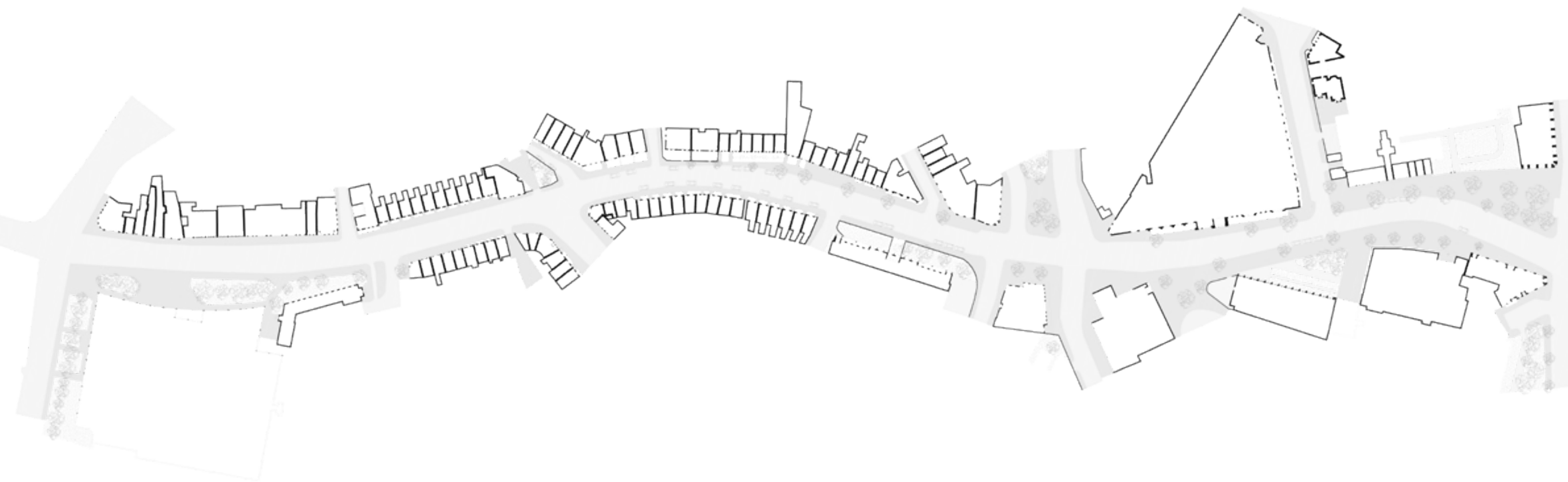
## St John Street – *le forme di relazione*

Il rilievo e il disegno dei piani terra che definiscono St John Street ha messo in luce la consistenza di diversi edifici e diverse parti che compongono la sinuosa linea della strada che attraversa Londra da nord a sud. Un'operazione complessa ma necessaria per appropriarsi di una serie questioni che una sola indagine visiva non permette di esplicitare. Da questa rappresentazione è possibile cogliere tutti i frammenti di cui la strada si compone e per questo risulta difficile leggerla in maniera unitaria. In circa un chilometro e mezzo è possibile leggere tanti pezzi quanto sono le strade trasversali che vi si innestano che raccontano un nuovo pezzo di vita che si infila in questa strada e lo modifica.

I piani terra degli edifici in questa strada si differenziano in quelli che si relazionano in maniera diretta, con grandi aperture aperte verso la strada e quelle, prevalentemente negli edifici residenziali con un tipo di interazione che guarda più dall'interno verso l'esterno, distanziata da un vuoto fisico che connette solo l'ingresso al piano della strada.

I blocchi che definiscono St John Street variano da lineari cortine georgiane a blocchi più profondi e articolati che spesso si pongono in contrapposizione con il limite della strada provocando, spesso, un'assenza di riconoscibilità dell'entità dello spazio che delimita gli edifici.





pianta piano terra





## St John Street – *la varietà verticale*

Il carattere di questa strada si manifesta prevalentemente nelle superfici che verticalmente definiscono lo spazio. La possibilità di vedere insieme edifici e superfici così diversi racconta la storia di una trasformazione per pezzi che descrivono storie diverse tenute insieme da un sinuoso e continuo manto orizzontale.

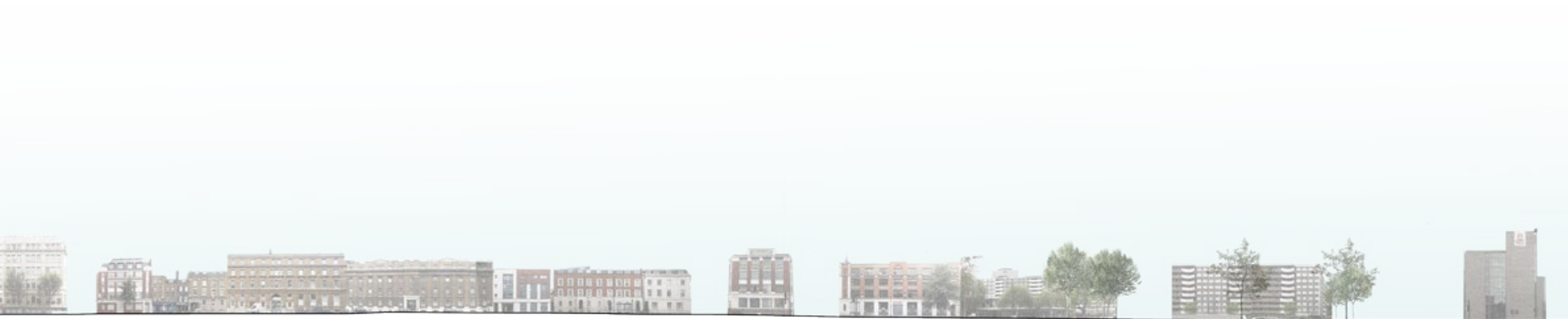
La rappresentazione di un rilievo fotografico permette di ricostruire i fronti e di fare emergere le varietà materiali che li definiscono. Il materiale prevalente è il mattone, declinato in diversi forme e colori a seconda dell'età e dello stile dell'edificio. Un materiale poroso e caldo che spesso si contrappone al grigio asfalto, alle chiare pietre marmoree e ai bianchi stucchi che fanno da contrappunto a quella varietà di rossi, ocra e beige, che declinano superfici diverse, cromaticamente e materialmente.

Le facciate che definiscono St John Street definiscono lo spazio avviando un'operazione di gerarchia complessiva che ordina le facciate pubbliche e quelle private, in cui riprendendo Benevolo, *la continuità del paesaggio urbano diventa narrativa, aperta, incompiuta; le rotture, i conflitti dimensionali e formali sono assorbiti nello spettacolo urbano, correggono e compensano le unilateralità delle scelte architettoniche in scala edilizia, lasciano sussistere i margini per altre correzioni e sviluppi nel corso del tempo.*<sup>383</sup>

383 L. Benevolo, *op. cit.*, p.51



0 50 m







0 50 m







*Interpretazione II.* La forma urbana della strada

*“Perché credo nella forma, nel bisogno della forma, nell'utilità morale della forma, nel suo valore sociale. Perché occorre, per il mondo, la bellezza, e una volontà di bellezza: non credo che sia bello l'utile, quel che funziona, quel che è tecnologicamente perfetto, ma è utile quel che è bello, e deve essere tecnologicamente perfetto per esistere.”*

Ludovico Quaroni, 1981

Il concetto di forma origina da questioni filosofiche che sin dal principio ne hanno indagato diversi aspetti e significati, da *oggetti dell'intelligenza*<sup>384</sup> a *essenza*<sup>385</sup> delle cose. Nell'800 si sviluppano nuove teorie che non legano più il concetto di forma alla fattezze fisica delle cose, come nella cultura rinascimentale, ma ad una proprietà del vedere<sup>386</sup>. In particolare, oltre agli studi che rielaborano l'idea di forma come espressione del pensiero romantico che connette la forma architettonica al concetto di *empatia*<sup>387</sup>, si identificano due correnti filosofiche: una idealista che studia il significato delle forme, l'altra formalista che si focalizza sulla percezione delle forme al di là del significato che queste possono assumere. Quest'ultimo filone verrà seguito da Robert von

384 Per Platone le “*forme*” (“*idee*”) fornivano la soluzione a problemi complessi, quali la natura delle sostanze, il processo del mutamento fisico e la percezione delle cose”. Esse si identificano con gli *oggetti dell'intelligenza*, ma non della vista e trovano la loro corrispondenza nelle cose che sono definite da superfici (Cfr. Adrian Forty, *Words and Buildings. A Vocabulary of Modern Architecture*, Thames & Hudson Ltd, Londra (UK) 2000, trad. It. *Parole e edifici*, Edizioni Pendragon, Bologna 2004, pp. 153-155)

385 Aristotele associa il concetto di forma alla “*essenza di ogni cosa e la sua sostanza primaria*”. In *ivi*, p. 155

386 In particolare per Kant *la forma differisce da quell'aspetto delle cose che è conosciuto attraverso i sensi, ossia la materia; la forma non è la materia*, in *ivi*, p. 158  
L'idea di forma espressa da Kant si associa quindi all'atto dell'osservazione e non nell'oggetto osservato: si osserva un oggetto indipendentemente dal suo significato. Nello stesso periodo si sviluppano delle teorie differenti a quella kantiana, Goethe ritiene che la forma (*Urform*) sia una proprietà intrinseca delle cose e si lega all'idea di un elemento connesso alla natura in continuo mutamento, mentre il pensiero idealista riprende la teoria platonica riconoscendo alla forma una proprietà accessibile solo al pensiero.

387 *L'empatia* si basa su un indissolubile legame tra la materia e la forma stessa  
L'idea di empatia viene sviluppata da Wölfflin nella sua tesi di dottorato *Prolegomena to a Psychology of Architecture*. Egli ritiene che *le forme siano in grado di esprimere stati d'animo ed emozioni*. Per Wölfflin “la forma non è avvolta dalla materia come se fosse qualcosa di estraneo, essa scaturisce dalla materia come volontà immanente. La materia e la forma sono inseparabili”.

Zimmermann che nella sua teoria “*Scienza della forma*” si concentra sulle possibili relazioni che si generano tra le forme stesse.

La forma è una caratteristica che appartiene a tutti quegli elementi che costituiscono la città.

L’architettura è secondo Adolf Göller *la vera arte della pura forma visibile [...]. La forma diletta lo spettatore anche senza che vi sia nessun contenuto*<sup>388</sup>.

Il riconoscimento della forma di alcuni elementi urbani implica una rivelazione del loro stesso significato, come scrive Gutman, *Molte forme urbane che verrebbero ravvisate come strade o per lo meno come qualcosa di simile per quanto riguarda la funzione, sono esistite sin dai primi insediamenti umani. Il rapporto tra queste forme e le idee sostenute dagli architetti appartenenti alla civiltà che realizzava queste forme, è stato sempre ambiguo e complesso. In alcuni casi quelle forme furono costruite per realizzare ideali architettonici; in altri casi erano gli ideali a riflettere le forme. Man mano che aumentavano le dimensioni e la complessità degli insediamenti, le forme delle loro strade rispecchiarono in ogni tempo gli ideali che erano emersi nel corso di molte generazioni.*<sup>389</sup>

Nei primi decenni del Novecento si sviluppano le grandi metropoli e la pratica urbanistica si concentra prevalentemente sulla redazione di piani regolatori, *gli interessi della forma rimanevano incerti tra l'accademismo delle grands compositions, la simmetria dei grandi viali alberati, dei portici e degli “square” che in qualche città italiana o francese perpetuavano le consumate idee classicistiche, e la pittoresca poetica della città-giardino, che affidava alla vegetazione, alle strade curve e alla varietà dei tipi della domestic architecture il particolare “effetto-città” della civiltà borghese.*<sup>390</sup>

A questa visione romantica della città si oppone l’impeto del Movimento Moderno che considera la forma urbana come un processo di smantellamento della vecchia configurazione spaziale in virtù di una riorganizzazione più razionale. Questo approccio viene messo in discussione dagli ultimi CIAM. In particolare, nel congresso del 1951 a Hoddesten, il cui tema è “The heart of the city”, la forma è considerata come un sistema di interazione mutuale piuttosto che un unico modello urbano: si indaga la natura dello spazio urbano inteso come luogo di connessione e principale espressione di *livability*. Nell’ultimo CIAM del 1953 a Dubrovnik, l’interesse è prevalentemente rivolto alle città, il contesto e le loro conformazioni strutturali e urbane. Qui Alison e Peter Smithson sottolineano l’importanza di osservare la città come fonte di apprendimento per il progetto del nuovo, pongono particolare interesse alla composizione delle strade delle città tradizionali, allo spazio tra le cose, aspetti che poi svilupperanno nei progetti futuri. In questo contesto, vengono richiamati tutti quegli aspetti che il Movimento Moderno aveva in parte trascurato.

Negli anni ’50 del Novecento emergono nuove ed interessanti riflessioni sulla forma urbana, che si focalizzano, in alcuni casi, sull’idea di città come territorio, come le sperimentazioni di Kenzo Tange



388 A. Forty, *op. cit.*, p. 163

389 R. Gutman, *La generazione della strada*, S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.271

390 L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 224

Dalla metà del Novecento vengono sperimentate nuove riflessioni sulla forma urbana. Il Civic Forum di Filadelfia viene pensato come un pezzo di città, ogni elemento ha una forma che significa per sé e gli altri elementi che sono intorno. Louis Kahn, Civic Forum, Filadelfia, 1956-57

per il progetto urbano di Tokyo e il piano e il progetto di Louis Kahn per Philadelphia; in altri casi, divengono un’alternativa ai dilaganti fenomeni di urbanizzazione, particolarmente influente è il lavoro di Kevin Lynch che, nel suo testo “*Good City Form*”, prova a dare una definizione di forma dell’insediamento urbano. Se fino a questo momento la forma dell’ambiente era stata identificata con gli oggetti fisici della città - strade, edifici, monumenti pubblici, colline, fiumi, alberi - Lynch la ricerca nella relazione che esiste tra l’ambiente costruito e le persone che vivono lo spazio: *Ritengo che la forma di un insediamento sia la disposizione spaziale di persone che svolgono azioni, i flussi spaziali risultanti di persone, beni e informazioni e le caratteristiche fisiche che modificano lo spazio in qualche modo significative a quelle azioni, incluse armature, superfici, canali, ambienti e oggetti.*<sup>391</sup> L’obiettivo di Lynch è quello di definire principi che siano applicabili per il progetto di una “buona forma”. Il suo ragionamento parte da alcuni concetti base – vitalità, senso, adattamento, accesso, controllo – scomponibili in sottocategorie sempre più specifiche. L’articolata elaborazione di Lynch non si riduce ad una definizione reale di forma, ma piuttosto a modelli di forme urbane. La ricerca di una “buona forma”, in una accezione definita e assoluta, è difficilmente rintracciabile e applicabile. Ulteriori studi - Jan Gehl, Gordon Cullen, Anne Vernez Moudon, Bernard Rudofsky - tendono a includere nella disciplina architettonica contributi provenienti da discipline sociologiche e antropologiche. Questo aspetto, estremamente innovativo e interessante per l’integrazione multidisciplinare ha, in alcuni casi, come risultato un allontanamento a quei temi che riguardano gli elementi propri della architettura della città che sono sempre meno riconosciuti come oggetti fisici e l’idea di forma urbana diviene *una questione squisitamente sociale.*<sup>392</sup> Queste considerazioni, anticipate dal critico Adolf Behne negli anni Venti del Novecento, verranno riproposte dagli Smithson: *ogni forma è una forza attiva, essa crea la comunità ed è la vita stessa resa manifesta.*<sup>393</sup> Se da un lato la forma si dissocia dal suo significato (Hertzberger e Eisenman), il siuazionismo degli anni ’50 avvia un processo che si oppone alla materializzazione e tenta di proporre una architettura priva di forma, costituita da elementi effimeri e in continuo mutamento. Il risultato di queste disquisizioni teoriche si esplicita nelle sperimentazioni progettuali che reinterpretano le esigenze di una città che sta cambiando e volgono l’interesse a quelle parti della città fino ad ora emarginate da qualsiasi interesse architettonico e urbano. La *New Babylon*, una città nomade sviluppata tra il 1959 e il 1974 dall’artista e architetto olandese Constant Nieuwenhuys, è una utopica interpretazione di una megastruttura in cui l’uomo è libero dalle restrizioni del lavoro e aperto a nuove forme di apprendimento. Questo studio aprirà

391 Kevin Lynch, *Good City Form. Architecture, urban studies*, MIT Press, Cambridge 1984, p.36 (tradotto dall’autore) *I will take the view that settlement form is the spatial arrangement of the persons doing things, the resulting spatial flows of persons, goods and informations and the physical features which modify space in some way significant to those actions including enclosures, surfaces, channels, ambiances and objects.*

392 A. Forty, *op. cit.*, p. 172

393 *ivi*, p. 173



Il concetto di forma assume un altro significa, più estremo, nella *New Babylon*, dove l’artista architetto olandese Constant Nieuwenhuys interpreta la città come una megastruttura, un richiamo va alle forme utopiche e astratte. Constant Nieuwenhuys, *New Babylon*, 1959 -1974



la strada a successive esplorazioni teoriche e progettuali come la *Walking City* di Archigram, e le griglie energetiche di Superstudio, fino al Metabolismo degli anni ’70 e le sperimentazioni di Rem Koolhaas. Da questi studi emerge che lo spazio della città e, in particolare quello della strada, è una grande infrastruttura edificio, libera da ogni relazione con il contesto e volta principalmente all’idea di collegamento.

Negli anni ’50 del Novecento, il dibattito italiano si concentra sulla relazione tra gli edifici esistenti e nuovi nell’ambiente costruito. Tra i maggiori esponenti, Ernesto Nathan Rogers studia il confronto con la città esistente come un problema di forma: gli edifici nuovi e l’ambiente costruito sono visti come due elementi in una discussione dialettica in cui la tensione è generata tra l’interazione della memoria e l’invenzione. Muratori riflette sulla struttura del contesto, connessa all’idea di tipo, piuttosto che sul carattere dell’ambiente come viene definito da Rogers.<sup>394</sup>

Questi studi si basano sul concetto di morfologia urbana che si fonda su uno stretto legame tra innovazione e tradizione e trova un campo fertile negli studi sulla tipologia. L’approccio tipologico è connesso all’idea di architettura come un sistema tettonico, legittimato da principi e regole legati all’edificio, integrati agli aspetti strutturali, distributivi e volumetrici. Questi concetti, avviati da Gustavo Giovannoni<sup>395</sup> e sviluppati da Muratori e Caniggia, provano a colmare il vuoto che nel tempo si è venuto a creare tra la disciplina architettonica e gli studi urbani.

Di particolare rilievo sono le posizioni di Aldo Rossi e Saverio Muratori che, attraverso i loro scritti e i progetti, hanno contribuito alla riflessione teorica sul progetto urbano.

L’architettura e la città vengono viste non come qualcosa di statico ma *per vivere nel tempo: vivere, trasformarsi e generare attraverso il contatto vivificante con la coscienza umana, una e pur infinita nei suoi aspetti e nelle molteplicità degli individui*.<sup>396</sup> Questa condizione si verifica nella varietà delle forme che

sono il risultato della coscienza della città che contiene *tutta la ricchezza e la complessità della realtà umana e dell’architettura stessa, ma là ne sentiamo anche l’unità e la continuità. Fuori di questa continuità non è vita e viene meno l’architettura*.<sup>397</sup>

Saverio Muratori parte da un approccio prevalentemente fisico della forma della città in cui il progetto è inteso come un processo collettivo, che a partire dalla conoscenza dei luoghi, prova a costruire le strutture fisiche che danno vita all’organismo urbano. L’interesse alla città reale è necessario per individuare quelle leggi che governano l’apparente arbitrarietà dei fenomeni architettonici. Nella sua opera, *“Studi per una operante storia urbana di Roma”*, la città è intesa come un organismo vivente in continua trasformazione che contiene in sé la capacità del cambiamento. Secondo Muratori, *il tipo architettonico è un organismo edilizio che, scaturendo e individuandosi in una esperienza ripetuta moltissime volte per rispondere a esigenze tipiche di una società, finisce per aderire così intimamente a quel clima psicologico, da assorbirne tutti gli aspetti umani essenziali*.<sup>398</sup> Esso è anche generatore di un processo principale, una forma formante, che cambia mentre continua a rimanere se stessa.

Il progetto urbano si connette al tema del paesaggio, che non è semplice adattamento dell’edificio alla topografia, ma riconoscimento delle forme tipiche del suolo, accompagnate dai modi di agire delle persone. Nel pensiero muratoriano la legge che descrive la nascita e la trasformazione delle città non è naturale, ma è il risultato di un comportamento culturale. La sua teoria prova a tenere insieme tutto l’ambiente umano, in una interazione mutuale che lega l’edificio alla totalità del territorio. Attraverso il progetto sarà quindi possibile controllare la forma urbana.

Aldo Rossi, attraverso un approccio metafisico sulla città, è alla ricerca di un’architettura ideale: il progetto urbano è una composizione basata sulla ricerca di forme ideali e assolute. Ne *“L’architettura della città”*, pur riconoscendo la città come un manufatto complesso, affida alla architettura il ruolo di definire la sua forma: *limitata al campo di azione specifico dell’architettura, per rivendicare la sua autonomia ed il suo decisivo contributo alla forma della città*.<sup>399</sup> Gli elementi di base che costituiscono la città europea hanno dato prova di essere delle forme permanenti che possono divenire parte integrante di nuovi possibili interventi. Rossi scrive che gli artefatti urbani sono necessari per la costruzione della memoria, questi non sono solo elementi fisici ma piuttosto oggetti con una propria individualità che dipendono più dalla loro forma che dal loro materiale: complesse entità che si sviluppano nello spazio e nel tempo, nella ricchezza della storia e nella somma di esperienze e memorie a loro connesse. In particolare riferendosi alla teoria del Poëte, Rossi riconosce nella strada della città storica un elemento fondante e permeante della città<sup>400</sup>. Nella sua teoria, ricerca le relazioni logiche e storiche che legano

394 Cfr. Ernesto Nathan Rogers, *Esperienza dell’architettura*, Einaudi, Torino, 1958

395 Gustavo Giovannoni interpreta la città come organismo, ovvero composta da una gerarchia spaziale, fatta di parti diverse interconnesse tra di loro in una continua interazione e scambio. Nella sua indagine indaga la relazione possibile tra le città antiche e quelle nuove e ricerca l’“innesto” capace di tenere insieme questi due mondi. Attraverso il “diradamento”, un’azione di demolizione e integrazione che rispetta pienamente il tessuto edilizio, propone un nuovo approccio al progetto urbano. La città è considerata come un “palinsesto” dove i differenti livelli rivelano la progressiva e parziale accumulazione ed erosione dell’impianto originario. L’idea di forma è connessa ad una idea transitiva in un processo che non ha un termine, si preserva e costantemente manifesta le sue tracce. L’approccio di Giovannoni si oppone a quello del Movimento Moderno. Il radicale pensiero razionalista non avrà mai una completa applicazione nel contesto italiano, troppo ancorato al contesto e dalla profonda tradizione della cultura urbana. L’idea di una città basata su forme astratte, pure, prive di legami con il luogo e la tradizione non avrà seguito nella cultura urbana italiana, che sempre ricerca continuamente un dialogo tra l’antico e il moderno, la tradizione e l’innovazione. Anche nei progetti di città completamente nuovi realizzati in questo periodo, come ad esempio Sabaudia (Il progetto è realizzato nel 1933-34 da G. Cancellotti, E. Montuori, L. Piccinato e A. Scalpelli): l’articolazione e la disposizione dei nuovi volumi si esplicita attraverso la definizione di un sistema di strade e piazze, spazi evocativi della classica tradizione urbana.

396 G. Martinucci (a cura di), *Saverio Muratori, Saggi di metodo nello studio dell’architettura (1946)*, Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma 1980, p. 294-295

397 G. Martinucci (a cura di), *op. cit.*, p. 294-295

398 *ivi*, p. 304-305

399 R. Amirante, F. Dumontet, M. Perriccioli, S. Pone, *Fortuna critica della “Tendenza”* in “Op.cit.” 50, Edizioni Il Centro, Napoli, gennaio 1981

400 Cfr. Aldo Rossi, *L’architettura della città*, Città Studi Edizioni, Milano 1966



Una delle sperimentazioni progettuali di Muratori è quella del concorso per un quartiere residenziale alle Barene di San Giuliano. Il progetto, elaborato a nel periodo post bellico, ha provato ad interpretare il tema del paesaggio, non come semplice adattamento dell’edificio alla topografia, ma riconoscimento delle forme tipiche del suolo.

Saverio Muratori (capogruppo), Renato e Sergio Bollati, Guido Figus, Paolo Maretto, Guido Marinucci, Giovanni Mazzocca, progetto di concorso per un quartiere Cep alle Barene di San Giuliano, Mestre, 1959

la forma della città e il tipo attraverso un lavoro molto personale che sfocerà nel progetto della Città Analoga. Questa è il frutto di un processo compositivo che tiene insieme lo spazio della memoria collettiva e quello della città ideale attraverso un’operazione di trasposizione. Il tipo è connesso a un’affermazione logica che precede la forma ed è indifferente ai materiali e alla funzione. La forma urbana è il risultato di differenti elementi che stanno insieme.

Muratori e Rossi cercano di controllare la complessità della realtà urbana, mentre il primo si focalizza sulla costruzione della città e ricerca l’ordine nella immanente realtà, Rossi pone la sua attenzione sulla composizione e l’ordine come il risultato di un’operazione concettuale.

Il concetto di forma è legato allo spazio, agli oggetti, al paesaggio e all’uomo. Il significato della forma è, come scrive Quaroni, *la manifestazione fisica di una realtà complessa*.<sup>401</sup> E, riprendendo le parole dell’artista Jesse Reichek scrive: «La forma, in arte, è l’affermazione di un modo di comprendere il contenuto della vita. La vita non è arte: è il contenuto dell’arte. Una città non è arte: è vita. La sua forma è un tracciato multidimensionale del contenuto della vita dell’individuo e della società».<sup>402</sup>

Quaroni, che all’approccio di Muratori preferisce il town design, elabora una profonda analisi del processo di trasformazione degli aggregati storici. La sua idea di città è una infrastruttura fluttuante che tiene insieme i vuoti e i pieni, edifici ordinari e istituzionali, architetture del passato e interventi della più cruda modernità, manifestazioni private e pubbliche, valori sacri e attività pagane. La vita della città nel suo continuo modificarsi, trasformarsi, adattarsi alle trasformazioni e ai loro effetti, confrontarsi con le diverse entità che la compongono, cerca di definire la sua forma, non più stabile e durevole ma sempre più rapida e usurabile: *Il concetto di forma e di ordine, e quindi il concetto di pianificazione, debbono necessariamente passare dal campo statico a quello dinamico*.<sup>403</sup>

Ormai lontani da un concetto di forma intesa nella concezione geometrica di disegno delle singole parti che costituiscono la realtà urbana, è assimilabile ad un fenomeno parte di un organismo complesso legato alla fluidità e flessibilità delle azioni. Come scrive Quaroni, *la parola forma ha per noi valore soltanto come sinonimo di organizzazione vitale*.<sup>404</sup>

Questo organismo complesso assume in alcuni casi anche dimensioni più ampie, l’interesse si muove dalla città al paesaggio e al territorio. Il tema a scala territoriale verrà approfondito e indagato da Vittorio Gregotti: il paesaggio assume la stessa importanza dell’architettura, ed è inteso in senso antropologico e geografico. Gregotti propone un approccio che considera sincronicamente gli elementi naturali e artificiali del paesaggio. Il concetto di contesto assume quindi il significato di una cultura del luogo in cui il progetto è guidato dal tipo che prefigura la struttura formale.

La forma degli elementi che definiscono la città è stata sin dal passato governata dalla geometria, uno

401 L. Quaroni, *op. cit.* (1981), p.140-141

402 *ibidem*

403 *ibidem*

404 *ivi*, p. 143 -144



Per comprendere le differenti posizioni della cultura architettonica italiana sul tema delle forme urbane è interessante confrontare il lavoro dello stesso concorso “Un quartiere Cep alle Barene di San Giuliano, Mestre” di Quaroni. Le forme in questo caso rompono gli schemi convenzionali e provano a definire una nuova idea di spazio pubblico. Questo approccio lo si ritroverà in seguito in alcuni quartieri di nuova edificazione romani. Ludovico Quaroni (capogruppo), Massimo Boschetti, Adolfo De Carlo, Gabriella Esposito, Luciano Giovannini, Aldo Liviadotti, Luciana Menozzi, Alberto Polizzi, progetto di concorso per un quartiere Cep alle Barene di San Giuliano, Mestre, 1959

dei mezzi per controllare e organizzare lo spazio: *La riconoscibilità immediata delle forme geometriche semplici determina la relazione spaziale primaria fra le parti di un edificio, o anche fra le parti di una città, quando questa è vista come un unico grande edificio.*<sup>405</sup>

Il modo di usare la geometria è sostanzialmente mutato e in alcuni casi viene frainteso con la rigidità di forme assolute che poco hanno a che fare con la complessa realtà che compone le strade e gli edifici intorno. Bisognerebbe guardare il *modo col quale i Greci controllavano lo spazio delle loro città è in stretto rapporto colla scala tutta umana delle manifestazioni di quella cultura. [...] Le assialità sono deboli, limitate a un edificio o poco più, e l'angolo retto regola, cogli edifici, l'orditura stradale, di tutte le città costruite dopo il quinto secolo a.C., le città ellenistiche cosiddette ippodamee. [...] Il senso plastico dell'architettura, l'amore per lo spazio concreto capace di determinare gli incontri sociali, l'interesse per il particolare architettonico d'una base o d'uno capitello perfetti, escludevano le simmetrie troppo forti e gli assi centrali.*<sup>406</sup>

L'architettura greca, la prima architettura pensata per creare degli spazi comuni per la vita collettiva dell'uomo, si occupa di governare la forma dello spazio tra le cose, le strade sono pensate nella loro conformazione fisica ma anche per le relazioni che stabiliscono con gli altri elementi, gli scorci che aprono, le direzioni a cui tendono. Ogni spazio è costruito per una visione spaziale e relazionale, come un complesso ordine di relazioni. La strada con la sua forma influenza l'andamento e la percorrenza, l'essenza fisica e la consistenza che condizionano il carattere dello spazio urbano. Come scrive Merleau-Ponty, *la forma degli oggetti non è il loro contorno geometrico, ma ha un certo rapporto con la loro natura propria e, mentre parla alla vista, parla a tutti i nostri sensi.*<sup>407</sup> Questa forma complessa è quella a cui si pone l'attenzione, una forma geometrica e immateriale allo stesso tempo, fatta di limiti ma soprattutto di spessori, di linee che si tramutano in bordi profondi. La profondità è la caratteristica propria della forma della strada: essa si tramuta in una densità di volumi e di percezioni di materia che forma e non semplicemente dà forma al vuoto della città. Guardare quindi alla forma della strada significa imparare a riconoscere il suo spessore che si traduce in relazioni, nel riconoscimento delle delimitazioni non solo geometriche ma quelle che parlano di spazio abitato e non solo di spazio pubblico o privato. In questa condizione, gli edifici che delimitano la strada, la cui giacitura influenza la forma urbana, rappresentano non tanto le pareti interne di un vuoto, ma piuttosto diaframmi che contengono altri spazi di vita. Porre l'attenzione alla forma della strada, *vuol dire qui ogni aspetto della realtà che sia in qualche modo correlata al disegno, cioè alle linee, ai volumi agli spazi, alle geometrie, alle visualità, alle espressioni, alle emozioni, alle figuratività, agli usi e ai condizionamenti costituenti l'architettura della città.*<sup>408</sup> Ognuno di questi aspetti contribuisce alla costruzione della propria essenza, della propria forma di vita che condiziona la vita della città e il suo funzionamento.

405 L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 150

406 *ivi*, p. 154

407 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p.308

408 L. Quaroni, *op. cit.* (1967), p. 25

La consistenza della stanza urbana

“La strada è la prima istituzione dell’uomo, un luogo di incontro mancante di copertura.”

Louis I. Kahn, 1980

La strada è uno *spazio tridimensionale cavo*<sup>409</sup>, geometricamente definito e abitato dagli uomini. Le attività che accoglie e la varietà delle sequenze spaziali fanno della strada uno spazio dell’esperienza. Se la tridimensionalità può essere letta e indagata attraverso il modello dello spazio vuoto, il suo volume; lo spazio cavo può essere compreso ponendo attenzione al suo opposto, al vuoto come luogo dell’accadimento. Lo spazio della strada diviene quindi il vero protagonista della città, non solo per le qualità fisiche e visive che contribuiscono a definirne il carattere ma perché rappresenta *soprattutto* - come scrive Zevi - *l’ambiente, la scena ove la nostra vita si svolge*,<sup>410</sup> delimitato a volte da cortine continue, altre da edifici sparsi o alberi. L’architettura, citando Schmarsow, è *una discussione creativa del soggetto umano con la zona spaziale che lo circonda, con il mondo esterno come un tutto spaziale, secondo le dimensioni della sua più autentica natura*.<sup>411</sup> La forma dell’architettura si sviluppa dall’interno verso l’esterno, in un continuo processo di scambi e relazioni che conduce a quella che Zevi definisce come *esperienza spaziale* che *si prolunga nella città, nelle strade e nelle piazze, nei vicoli e nei parchi, negli stadi e nei giardini, dovunque l’opera dell’uomo ha limitato dei “vuoti”, ha cioè creato degli spazi racchiusi*.<sup>412</sup> Lo spazio della strada è un dato complesso che si compone di una molteplice, intrecciata articolazione di oggetti e di persone, di forme fisiche e azioni che si svolgono, di visioni e di sensazioni. Il contenuto

409 Renato De Fusco scrive che *L’origine dell’architettura è considerata nella formazione di uno spazio tridimensionale cavo che il gesto creativo dell’uomo configura intorno al corpo umano non solo per la sua protezione fisica, ma per le sue stesse esigenze visive*. Cfr. Schmarsow A. (1915), *La ritmica dell’architettura nell’oriente romano*, in Salvini R., (1949), *La critica d’arte moderna*, L’Arco, Firenze, p.176. in Renato De Fusco, *L’idea di architettura. Storia della critica da Viollet-le-Duc a Persico*. FrancoAngeli, Milano, 2003, p.89

410 Bruno Zevi, *Saper vedere l’architettura. Saggio sull’interpretazione spaziale dell’architettura*, Einaudi, Torino, 1948, pag.32

411 R. De Fusco, *op. cit.* (2003), p.89

412 B. Zevi, *op. cit.*, pag.29



sociale, psicologico e formale dell’architettura si materiano nello spazio. *Lo spazio* - secondo Merleau-Ponty - *non è l’ambito (reale o logico) in cui le cose si dispongono, ma il mezzo in virtù del quale diviene possibile la posizione delle cose. Ciò equivale a dire che, anziché immaginarlo come una specie di etere nel quale sono immerse tutte le cose o concepirlo astrattamente come un carattere che sia comune a esse, dobbiamo pensarlo come la potenza universale delle loro connessioni.*<sup>413</sup>

Per leggere, e quindi interpretarlo, è necessario includere tutti questi aspetti, riprendendo Zevi, *lo spazio, se non può determinare di per sé il giudizio sul valore lirico, esprime tutti i fattori che rientrano nell’architettura, le tendenze sentimentali, morali, sociali, intellettuali, e rappresenta perciò quel momento analitico dell’architettura che è materia di storia.*<sup>414</sup>

La percezione spaziale di tutte le interazioni formali e umane che nella strada si generano si esplicitano nella sezione trasversale, in una visione che coglie il complesso dato di insieme, dal gradino alla soglia, le porte, gli ingressi, i cancelli, le panche, i gradini, i muri, i marciapiedi, gli androni: la forma di questi elementi determina un modo di abitare lo spazio. *Quando tutti questi elementi sono capaci di interagire tra loro [...] ne scaturisce un senso di benessere, fisico e psicologico: segno tangibile che quello spazio è veramente piacevole e da abitare.*<sup>415</sup>

Ogni oggetto definisce una forma che influenza il suo ambiente, come afferma Gehl, *Se lo spazio esterno è piacevole per camminare, sostare, sedersi, guardare, ascoltare e parlare, il fatto costituisce di per sé una qualità importante, ma significa contemporaneamente che tutta una serie di altre attività collettive, di giochi, di sport avranno buone opportunità di sviluppo.*<sup>416</sup>

Questa forma di spazio abitato si traduce, attraverso il piano orizzontale e quello verticale, nella stanza urbana: la strada è uno spazio che diventa stanza, aperta, definita ma libera, varia ma accessibile a tutti. *La strada è una stanza che esprime un patto.*<sup>417</sup>

*L’architettura crea la sensazione di un mondo nel mondo, e la attribuisce alla stanza,*<sup>418</sup> afferma Louis Kahn. La capacità di leggere sensibilmente lo spazio architettonico e urbano permette di rilevare nell’interazione tra l’uomo e la strada *un senso di rapporto, di comunanza; tutte le campane che suonano all’unisono; non occorrono esempi per capirlo, ma lo si sente come una irrefutabile esigenza interiore di una presenza. È una ispirazione con la promessa del possibile.*<sup>419</sup>

Questo *patto* si manifesta nella paziente sopportazione tra le architetture e le persone, tra le possibili



La strada urbana è costituita da uno spazio chiuso, definito, diventa una stanza, aperta, conclusa ma libera, accessibile a tutti. Come scrive Kahn la strada è *una stanza che esprime un patto*, tra le architetture e le persone, tra la compresenza di culture, di condizioni e di situazioni che convivono nello stesso luogo. Zurigo 2015

413 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), pp. 326-327

414 B. Zevi, *op. cit.*, pag.148

415 J. Gehl, *op. cit.* (1987), p.193

416 *ivi*, p.143

417 Christian Norberg Schulz, *Louis I. Kahn. Idea e immagine*, Officina, Roma 1980, pp. 132-133

418 C. Norberg-Schulz, *op. cit.* (1980), p. 112

419 *ivi*, pp. 132-133

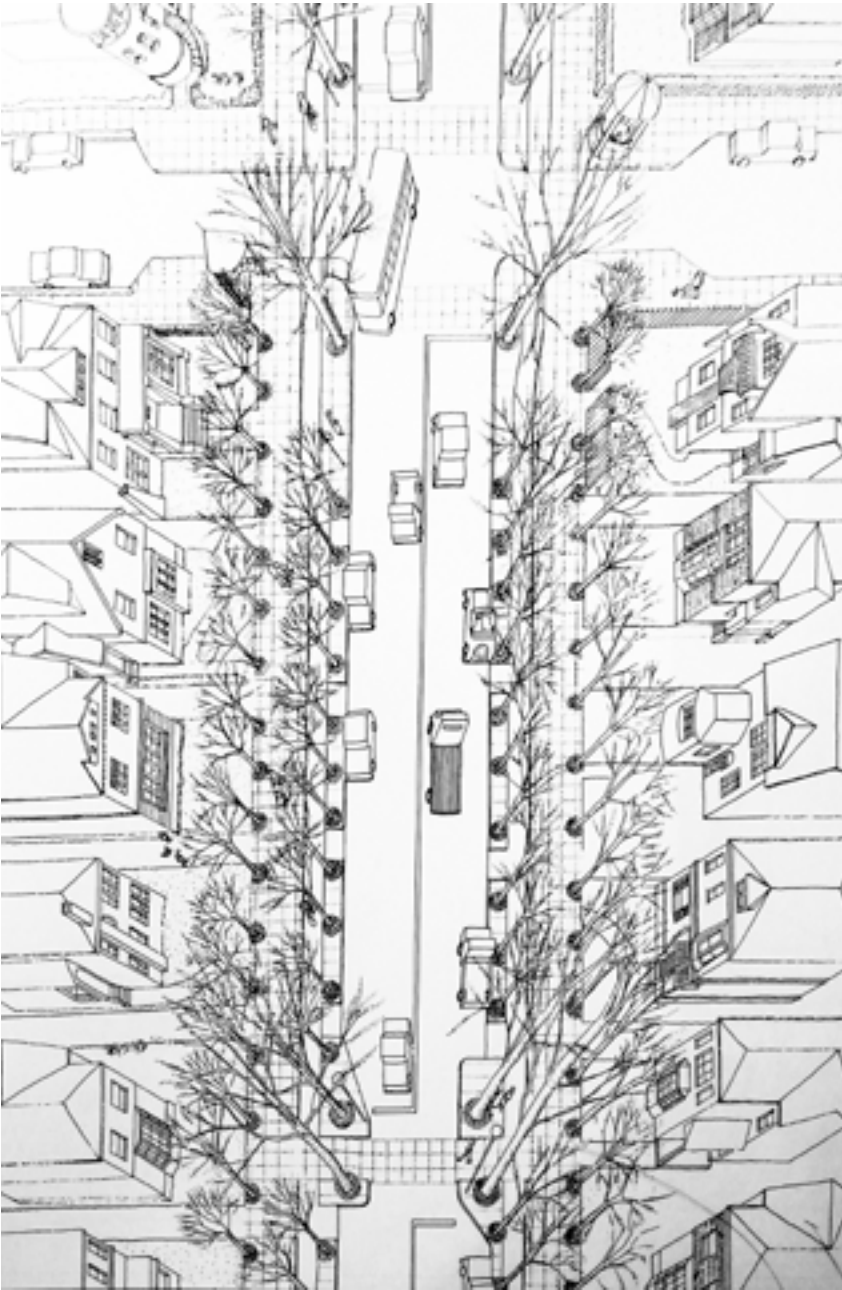


variazioni che insieme convivono, tra la compresenza di culture, di condizioni e di situazioni che si manifestano nella diversità delle usanze, nei veicoli e nei negozi, nelle case che si affacciano e i conventi che si chiudono. La strada, in quanto spazio urbano, tiene insieme, come un tacito accordo, questa variazione complessa, questa accozzaglia assordante, che crea l'ordine sottinteso del movimento, il carattere intimo, ovvero *una espressione originale di strada*.<sup>420</sup> Questa manifesta mescolanza, viene definita da Kahn, come *una stanza comunitaria*.<sup>421</sup>

La strada, nelle sue possibili articolazioni, diviene un insieme di stanze in successione, tra loro in comunione, si incontrano l'una con l'altra, comunicano e generano degli incontri spaziali. La strada è delimitata da margini che definiscono due opposte condizioni, l'interno e l'esterno, che a volte si mescolano insieme attraverso una serie di dispositivi spaziali che ne facilitano l'interazione, altre volte la conformazioni degli edifici stabilisce un limite, una netta separazione differenziando così due mondi. Quando la stanza urbana si tramuta in un luogo ambiguo, né esterno né interno, diviene una situazione estremamente stimolante: la strada è uno spazio esterno che possiede quelle qualità di uno spazio interno, intimo che Florian Beigel descrive come *a public room*.<sup>422</sup>

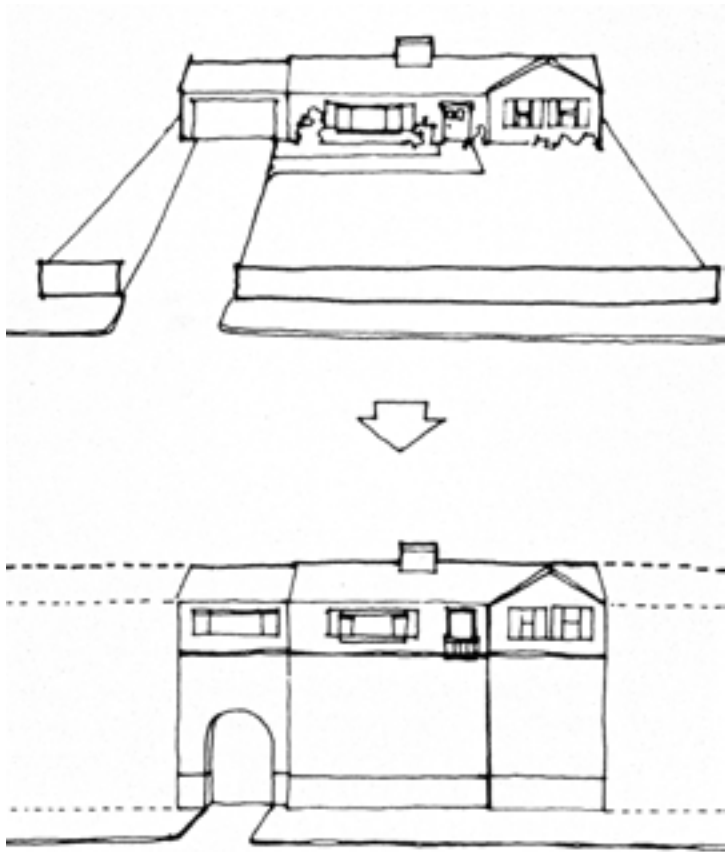
L'idea di costruire uno spazio urbano come un luogo definito e abitato, come *quel* luogo di incontro mancante di copertura, ha interessato architetti di diverse epoche che hanno con diverse forme provato a dare una risposta a questo complesso tema che compone la città. Dalla strada-cortile della Piazza degli Uffizi a Firenze alla compenetrazione tra spazio esterno ed interno del periodo Barocco, dalle *terraces* di Londra del periodo georgiano alle gallerie dell'800, dal concetto di strada-edificio proposto da Louis Kahn dove la strada si estende al di sotto del piano terra fino alla condizione di tridimensionalità leggibile nelle città più antiche dove le diverse parti, non progettate in un solo tempo, definiscono il carattere della strada ed enfatizzano, attraverso le varie stratificazioni, la sua irriproducibilità e unicità data dal tempo e dalle condizioni che in essa si sono sedimentate. In questo ultimo esempio, la condizione della città di Napoli sembra essere estremamente appropriata, il tempo e le azioni spontanee e spesso incontrollate enfatizzano l'idea di urbanità che caratterizza questo luogo. Questi esempi mostrano in sintesi come delle condizioni spaziali legate a contesti e situazioni molto diverse possono avere una idea comune che riconosce nella strada quell'elemento capace di creare uno spazio non solo pubblico ma comune.

La stanza urbana si compone di una serie di sistemi che in alcuni casi facilitano la percezione di uno spazio come un volume chiaramente definito e in altri ostacolano questo riconoscimento. A tal proposito è interessante lo studio di Thomas Schumaker sull'incidenza dello spazio aperto direttamente adiacente alle case, questo spazio che *può essere interpretato come un illusorio piano verticale*, in realtà confonde il rapporto tra il piano verticale e orizzontale che *non funziona per racchiudere o*



La strada intesa come stanza urbana è definita da margini che sottolineano due condizioni, l'interno e l'esterno, che a volte si mescolano insieme, altre si separano e perdono ogni legame. In alcuni casi si stabilisce una condizione particolare, la strada diviene uno spazio esterno con delle condizioni di un interno, come a *public room*. Prospettiva zenitale. In Anne Vernez Moudon (a cura di) *Public Street for Public Use*, 1987

420 C. Norberg-Schulz, *op. cit.* (1980), pp. 132-133  
421 *ibidem*  
422 Florian Beigel, *Design Concept*, in F. Beigel e P. Christou, *op. cit.* (2013), p.20



La stanza urbana si compone di alcuni dispositivi che possono facilitare la percezione di uno spazio come un volume chiaramente definito. Thomas Schumaker ha analizzato l'incidenza dello spazio aperto direttamente adiacente alle case, che può essere interpretato come un piano verticale illusorio che confonde il rapporto tra il piano verticale e orizzontale. T. Schumacher, diagrammi di una casa americana suburbana e del prato. Il prato visto come un piano verticale illusorio. In S. Anderson, *Strade*, p.155

*definire lo spazio stradale, ma solo per isolare le strade dalle case.* Una opposta condizione è quella della tipica strada fiancheggiata da edifici dove il piano stradale serve per delimitare lo spazio. *Le facciate collegate dalle case in fila forniscono l'interpretazione spaziale primaria dell'area recintata e le aperture verso l'esterno possono facilmente essere associate al territorio appartenete alla strada prima e al palazzo poi. [...] recintare lo spazio stradale come una stanza di tipo esterno o un corridoio apparirebbe come precostituito condizionamento per l'attività stradale.*<sup>423</sup> Quando questa condizione si verifica, ovvero quando la strada è una *configurazione lineare, [...] esiste un settore dell'ambiente locale, tra l'ambiente interno riconoscibile e il ben definito canale di movimento, che non ha né una configurazione specifica né uno specifico uso sociale.*<sup>424</sup>

La misura è un altro fattore che aiuta al riconoscimento della stanza urbana, ovvero quella condizione che consente all'abitante di sentirsi a proprio agio, di identificare i propri valori che si esplicitano nella proporzione e armonia dello spazio e che diventano la base della vita pubblica. Scrive Sennett: *Quando il corpo si sente impacciato perché la forma di una via, di una piazza o di un interno non ha alcun rapporto nella sua immensità con i movimenti che avvengono al suo interno, allora quella forma non è a misura d'uomo; se un marciapiede è tanto stretto che un corpo non si sente a suo agio nel camminarci, allora la strada non è a misura d'uomo, come non lo è un soffitto troppo basso.*<sup>425</sup> La misura appropriata di un elemento urbano si esplicita anche nella capacità di rispondere adeguatamente al suo ruolo, nell'essere in quel posto e definire quel *là*<sup>426</sup>. Queste condizioni quindi determinano il valore tridimensionale della strada. A tal proposito Robert Gutman scrive: *Quando si parla della qualità tridimensionale della strada, ciò che si vuole sottolineare è il fatto che essa comprende non solo la superficie della sede stradale e del marciapiede ma anche gli edifici lungo la stessa, le attrezzature, gli archi, ed altre strutture rituali che segnano la sua lunghezza o ne indicano l'inizio e la fine.*<sup>427</sup> La strada come stanza urbana sembra esplicitarsi con semplicità e chiarezza nel lavoro di Alvaro Siza a Lisbona nel quartiere del Chiado. Dopo l'incendio del 1988, viene proposto un piano di recupero tra la Baixa Pombalina e il Bairro Alto che prevede la conservazione dell'allineamento delle facciate storiche e la possibilità di intervenire modificando la struttura morfologica dei blocchi per creare nuovi spazi pubblici e nuovi sistemi di risalita e di collegamento con la stazione metropolitana. Il progetto è rilevante non solo per la nota capacità dell'architetto e per la sue uniche e speciali soluzioni architettoniche in perfetta sintonia con il contesto, ma per quella sapienza di definire una varietà di dettagli che esplicitano il carattere corale della sua architettura. *Le estensioni parziali e le conversioni effettuate nel corso dei secoli nei modelli Pombalino sono scomparse nelle fiamme. Il progetto di Siza ha così mirato e preservato la permeabilità del*

423 T. Schumaker, *Costruzioni e strade: note sulla configurazione e sull'uso*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, pp.154-156

424 *ivi*, p. 158

425 R. Sennett, *op. cit.* (1990), p. 119

426 *"Quando tu arrivi là, non c'è nessun 'là' là"*. Gertrude Stein, scritto per Oakland, California.

427 R. Gutman, *La generazione della strada*, S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.272



L'incendio del 1988 distrugge gran parte del quartiere storico, Chiado, di Lisbona. Si propone un piano di recupero che prevede la conservazione dell'allineamento delle facciate pur modificando la struttura morfologica dei blocchi interni.  
Quartiere del Chiado dopo l'incendio del 1988



L'intervento di Siza si basa su due letture che sono sostanziali alla riuscita del progetto, l'attenzione ad una visione strategica della città, con la realizzazione della linea metropolitana e la connessione delle differenti quote della città, e l'interesse per la ricostruzione di una scala umana, tipica di Lisbona e della sua architettura. Proposta di progetto per la riqualificazione del quartiere storico di Lisbona e realizzazione della nuova fermata metropolitana.



*distretto, ricostruendo i percorsi pedonali, i passaggi e le scale e quindi salvaguardando il futuro commerciale.*<sup>428</sup>

Il progetto, ben integrato alla città, elasticamente si adatta alla variazioni di scala dalla linea metropolitana alla maniglia di un ingresso residenziale, contribuiscono ad una più ampia e articolata lettura volumetrica dello spazio delle strade di Lisbona. L'intervento si esplicita in eleganti dettagli, a volte anche poco percepibili ma che sono in grado di restituire valore e significato alle strade e ai suoi edifici. Il progetto rilegge il contesto urbano, conservando la struttura spaziale delle città, e non tralascia le questioni più minute: il gradino sporge pochi centimetri dal varco della porta, invita all'ingresso privato ma nello stesso tempo diviene elemento che interagisce con il pubblico, si fa seduta appartenendo alla collettività; i varchi inquadrano un albero e segnano l'ingresso poco più indietro, quasi nascosto; le finestre seguono il ritmo di quelle antiche; i materiali plastici ma al tempo stesso riflettenti, rievocano il carattere e le radici della città e degli abitanti; pochi balconi assumono forme che si discostano da quelle tradizionali, invitano a volgere lo sguardo verso l'alto ma solo in alcuni punti della continua e densa passeggiata. Tutta questa variazione che si tramuta in un disegno continuo ma silenzioso, minuzioso ma necessario, serve a identificare il volume della strada che cambia: a volte entra negli interstizi tra gli edifici, incontra la natura più selvaggia, altre viene respinta, incontra limiti e distaccandosi apre l'ingresso ad una sfera privata e intima.

Questo progetto parte dal riconoscimento del valore volumetrico della strada e lo rende esplicito attraverso una serie di dispositivi spaziali propri dell'architettura che danno significato al canyon stradale che muta, si articola e si complessifica, in un continuo processo di compressione e decompressione spaziale e relazionale. La strada, nella sua definizione fisica e immateriale, diviene elemento propulsore del progetto, base comune della trasformazione. Tutte le azioni, pur chiaramente visibili nella pianta, non sono sufficienti a spiegare l'articolazione dell'intervento, leggera modificazione delle aperture, la diversa giacitura di una pietra di un marciapiede e di un ingresso, la dimensione equilibrata del nuovo portale, la storia dell'intero quartiere: appare necessario una visione spaziale ed esperienziale.

L'osservazione e lo studio di questi frammenti urbani, suggeriscono l'idea di una stanza urbana definita non solo dai piani verticali e orizzontali, ma dalla loro fusione in una complessa variazione che esplicita il vero carattere della città, fatto di una continua compresenza di spazi, di variazione di luci e di diversi gradi di accessibilità e visibilità.



428 Alvaro Siza, *City Sketches Stadtskizzen Deseños urbanos*, Brigitte Fleck (a cura di), Birkhäuser Verlag, Basilea 1994, p. 157 (tradotto dall'autore) *The partial extentions and conversions carried out over the centuries within Pombalino models disappeared in the flames. Siza's design thus aimed and preserved the permeability of the district, reconstructing the pedestrian paths, the passages and the stairways and thus safeguarding the commercial future of the business.*

Le fotografie di Chiaramonte riescono a raccontare il progetto di Siza attraverso una lettura che si fonda sul racconto delle radici. Le immagini esplicitano un progetto silente ma capace di riattivare l'intero impianto urbano che assume nuove forme e consistenze. Giovanni Chiaramonte, *Chiado*, Lisbona 1996

Il modello per sentire

*“Il modello è sempre un modello di. Il desiderio del modello è quello di agire come simulacro di un altro oggetto, come surrogato che consente un’occupazione immaginativa.”*

Christian Hubert, 1981

La forma si esplicita attraverso gli elementi fisici che la costituiscono e che definiscono la sua struttura spaziale. L’idea di forma è indissolubile da quella di spazio: leggere la forma significa riconoscere lo spazio abitato dall’uomo.

Partendo dall’intuizione di Hildebrand e Schmarsow, che associano la rappresentazione della forma architettonica allo spazio, si intende sensibilizzare la lettura della forma urbana partendo dal riconoscimento della struttura spaziale della strada che nell’agire pratico è associata alla consistenza volumetrica.

*L’intuizione della forma dello spazio - scrive Schmarsow - che ci circonda ovunque noi siamo, che erigiamo sempre attorno a noi stessi e che consideriamo più necessaria della forma del nostro corpo, consiste nei residui dell’esperienza sensoriale assieme alle sensazioni muscolari, la sensibilità della nostra pelle e la struttura del nostro corpo. Quando avremo appreso a percepire noi stessi, e solo noi stessi, come il centro di questo spazio le cui coordinate s’intersecano con il nostro corpo, allora avremo trovato il prezioso nocciolo [...] attorno cui ruota la creazione architettonica.*<sup>429</sup>

La forma e lo spazio sono regolati da una relazione che l’opera architettonica e in più in generale la città stabiliscono con l’individuo che la fruisce. In particolare, la strada si indentifica con una forma spaziale, ovvero come una costruzione definita e delimitata da elementi fisici che stabiliscono delle relazioni sensoriali ed esperienziali con il corpo. Questa condizione tende quindi al riconoscimento della strada non solo come una forma materialmente definita, ma diviene uno spazio che accoglie interazioni corporee e percettive.

Henri Focillon scrive che la forma non rappresenta altro che se stessa, non significa ma si significa.<sup>430</sup> Come scrive De Fusco, *La vita delle forme è in sostanza il processo dialettico prodotto tra quest’ordine o mondo*

429 A. Forty, *op. cit.*, p. 165

430 Cfr. Henri Focillon, *Vie des formes suivi de éloge de la main*, 1943, trad. it. *Vita delle forme e Elogio alla mano*, Einaudi, Torino, 2002





Lo spazio della strada si esplicita attraverso una forma complessa. Vedere questo spazio significa riconoscere la forma del suo inverso, il vuoto assume la forma di una matrice identitaria.  
Gabriele Basilico, Modena Via Sgarzeria 1994

artistico-formativo e le situazioni che lo condizionano.<sup>431</sup> Il pensiero di Focillon, molto vicino alla teoria e alla critica architettonica, sostiene l'idea di spazio come esplicitazione di una forma complessa e imprevista: *Dando una forma definita a questo spazio cavo, essa crea veramente il suo proprio universo. Senza dubbio i volumi esterni e i loro profili inseriscono un elemento nuovo e tutto umano nell'orizzonte delle forme naturali, alle quali anche il loro conformarsi o il loro accordo meglio calcolati, aggiungono sempre qualcosa di imprevisto. Ma, a ben riflettere, la cosa più meravigliosa è l'averne in qualche modo concepito e creato un inverso dello spazio.*<sup>432</sup>

Vedere lo spazio della strada significa riconoscere la forma del suo *inverso*, identificare il vuoto come matrice di uno spazio identitario. Questo riconoscimento provoca, come afferma Thomas Schumaker, non solo *orientamento* ma anche una *delimitazione del dominio pubblico*: *La capacità di percepire immediatamente la strada come forma non solo provoca un senso di chiusura e di orientamento ma procura anche una delimitazione del territorio del dominio pubblico che sia comprensiva delle superfici verticali che collegano le facciate delle costruzioni. Quando uno sforzo consapevole è compiuto per mettere in relazione le facciate delle costruzioni con lo spazio pubblico che ne risulta delimitato, la percezione di quello spazio come una stanza all'aperto è dichiaratamente resa più evidente.*<sup>433</sup>

Lo spazio della strada diviene riconoscibile sia attraverso l'identificazione del suo margine esterno che per l'insieme di forze che lo delimitano. In quest'ultimo caso lo spazio può essere assimilato ad un campo di forze percettive, non è un volume geometrico statico e astratto ma è, come scrive Arnheim, *una forma che risulta da un insieme di vettori visuali corrispondenti a una forma dinamica dotata di un proprio centro, che tende ad espandersi, e che preme sui suoi margini densi e «resistenti» fino a un punto di reciproco equilibrio.*<sup>434</sup> I margini della strada stabiliscono un equilibrio tra la struttura spaziale e la fruizione dello spazio collettivo e definiscono in maniera chiara una forma, o meglio una conformazione dello spazio urbano che *non è solo cavità vuota, «negazione di solidità»: è vivo e positivo. Non è solo un fatto visivo: è, in tutti i sensi, e segnatamente in un senso umano e integrato, una realtà vissuta.*<sup>435</sup>

Ponendo attenzione alla morfologia spaziale delle strade, è possibile riconoscere le differenti forme, che variano per caratteristiche geometriche, consistenze materiche e relazioni. Un esempio di classificazione è quella riportata da Vikas Metha<sup>436</sup>: la strada medievale presenta un andamento irregolare che provoca ambiguità e sorpresa, è prevalentemente pedonale ed è caratterizzata da

431 R. De Fusco, *op. cit.* (2003), p.93

432 H. Focillon, *op. cit.*, p.131

433 T. Schumaker, *Costruzioni e strade: note sulla configurazione e sull'uso*, in S. Anderson (a cura di), *op. cit.*, p.154

434 Rudolph Arnheim cit. in Gianni Ottolini, *Forma e significato in architettura*, Università Laterza, Roma 1996, pp. 26-27

435 B. Zevi, *op. cit.*, pp.148-149

436 Si riporta di seguito una elencazione dei diversi tipi di strade individuate da Vikas Mehta in *The street. A quintessential Social Public Space*



La strada viene interpretata da Arnheim come un *canyon tridimensionale*, in cui le facciate e il piano verticale non sono concepiti come due entità autonome ma funzionano insieme per definire uno spazio, per connettere insieme *l'azione umana con la dimensione primaria della visione*.

Benerice Abbott, *Seventh Avenue looking south from 35th Street*, Manhattan, 1935

un'alta densità di edifici con varietà architettoniche e dettagli differenti; il boulevard, che si sviluppa alla fine dell'Ottocento e nasce prevalentemente come una strada che incrementa la passeggiata, è definito da facciate uguali caratterizzate da un alta qualità architettonica, ricca di dettagli che conferiscono una forte immagine e identità alla strada: larga, pulita, ben illuminata e fiancheggiata di alberi si caratterizza di un ampio e ininterrotto marciapiede a disposizione del pedone; la strada efficiente è quella promossa dal Movimento Moderno definita da Le Corbusier una macchina per il traffico, un apparato per la sua circolazione, è destinata all'alta velocità, delimitata spesso da edifici di appartamenti a torre, fornita di un ampio sistema di illuminazione e ventilazione; la strada verde, con la pavimentazione accuratamente disegnata con sistemi in grado di assorbire l'acqua e favorire la vegetazione, crea un corridoio di ombra naturale, il verde che la caratterizza fornisce un filtro visuale e sonoro rispetto al traffico della città: la natura è in questo caso completamente assorbita nella città; la strada orientale è caratterizzata da un recinto con una trama riccamente disegnata che si contrappone ad una grande quantità di forme architettoniche, è affollata e caotica in cui il percorso e il luogo competono alla definizione della spazio della strada; la strada comunale, delimitata da nuovi e vecchi edifici e numerosi alloggi adatti a persone di diversi ranghi sociali e bisogni, ben si adatta all'interazione e al gioco dei bambini proprio per la presenza di scalinate di ingresso, porticati, balconi e finestre; la strada principale è quella che vede una maggiore variazione di edifici pubblici e privati, spesso è caratterizzata da un sistema di trasporto elettrico e si presenta come la spina strutturale dalla piccola città fino al villaggio urbano; la strada del consumo che si è sviluppata in Europa tra la fine dell'800 e il '900 attraverso le gallerie urbane, costituite prevalentemente da una copertura trasparente che consente alla luce di entrare, tempio del consumismo comodo, oggi sono mutate in spazi di attraversamento all'interno di grandi centri commerciali.

L'individuazione delle diverse forme di strada, sopra descritte, è quindi connessa ad una condizione fisica e visiva dello spazio. Quest'ultimo aspetto si connette al concetto di canyon urbano elaborato da Rudolf Arnheim: *In città, una strada è visivamente un canyon tridimensionale, un condotto allungato, formato dagli edifici e dal suolo. In certa misura, le facciate non si arrestano al livello stradale, ma piegano ad angolo retto e continuano attraversando la carreggiata fino a risalire sul lato opposto: la strada è un contenitore tutto d'un pezzo. Ricordiamo qui le precedenti osservazioni sul fatto che il piano orizzontale è il campo dell'azione umana, mentre la dimensione primaria della visione è la verticale. La strada aggiunge una dimensione eretta al percorso, e quindi lo rende visibile come condotto tridimensionale. La cavità di un canyon stradale compie anche qualcosa che definirò subito come la qualità primaria degli interni, e cioè agisce come un'esaltante estensione dell'uomo nello spazio circostante. Sebbene gli esseri umani non siano che minuscole creature dinanzi alla spaziosità che li circondano, essi generano delle forze percettive che permeano l'ambiente. Ciò consente loro di sperimentare il canale stradale come fosse pieno di una dilatata immagine di sé, che invade lo spazio in ogni direzione e anticipa anche i movimenti.*<sup>437</sup>

437 R. Arnheim, *op. cit.* (1977), p.93

Riconoscere il canyon urbano significa identificare e definire con chiarezza le sue componenti: gli elementi fisico-percettivi e gli esseri umani.

I parametri fisici sono identificabili con il piano verticale e il piano orizzontale, dati misurabili e rappresentabili, oggettivi. Questi elementi sono necessari per definire il carattere della strada ma anche per esplicitare la percezione dello spazio vissuto dall'uomo. Una strada con gli edifici molto alti, oltre il campo visivo dell'osservatore, dove i cornicioni dei coronamenti non risultano visibili, può provocare un senso di chiusura. Questa condizione è dovuta alla riduzione del campo visibile e all'impossibilità di percepire l'apertura superiore della strada. Oltre alla altezza degli edifici, un altro aspetto che aiuta a definire la forma della strada è la sua sezione trasversale. Riprendendo Arnheim: *L'architettura ha bisogno di spazio per respirare. Se la strada è troppo stretta, i palazzi che si fronteggiano cercheranno di sovrastarsi a vicenda, schiacciando sgradevolmente l'interspazio. D'altro canto, essa non deve nemmeno essere troppo larga. I centri visivi possono nascere solo da oggetti visivi, e dato che una strada esiste unicamente grazie alle pareti che la fiancheggiano, essa non può stabilire un proprio centro vettoriale senza adeguati confini architettonici. Se la sua ampiezza si estende oltre i campi visivi creati dalle case, si avrà un "vuoto" nel mio senso del termine, ossia un'area priva di struttura.*<sup>438</sup>

Il vuoto si esprime quindi attraverso una costruzione materica dello spazio che può essere associata al significato che Henry Moore dà alla scultura, *deve costringere continuamente a pensare e utilizzare la forma nella sua piena completezza spaziale.*<sup>439</sup> Il processo che guida l'artista nella realizzazione dell'opera è un processo di visualizzazione mentale e allo stesso tempo tattile. *Egli mentalmente visualizza una forma complessa da tutto ciò che lo circonda; egli sa mentre guarda un lato quale sia l'altro lato; si identifica con il suo centro di gravità, la sua massa, il suo peso; realizza il suo volume e lo spazio che la forma si disloca nell'aria.*<sup>440</sup>

L'opera di Moore dà forma allo spazio, quello stesso che nella città può essere assimilato al vuoto, il non costruito, le cui forme diventano materiche e dense.

Lo spazio della strada è definito da elementi fisici che costituiscono la sua parte strutturante, e si esplicita in quel dato visibile che si coglie percorrendo e attraversando il vuoto urbano. Camillo Sitte ne "L'arte di costruire la città" critica il modo contemporaneo di costruire le reti stradali sottolineando come in questo caso una rete viaria serve unicamente alla circolazione, non è un'opera d'arte, perché



Il vuoto si può associare alle opere di Henry Moore, in cui la forma è concepita nella sua pienezza spaziale, l'opera è l'esito di una visualizzazione mentale e tattile. La relazione tra il vuoto e la materia può essere associata al vuoto, il non costruito delle città, le cui forme diventano materiche e dense.

Henry Moore OM, CH, *Recumbent Figure*, 1938 – dettaglio

438 *ivi*, p.95-96

439 Henry Moore, *The sculptor speaks*, in Philip James (a cura di), *Henry Moore On Sculpture*, MacDonald, Londra 1966, p.62-64, in Juhani Pallasmaa, *The Thinking Hand. Existential and Embodied Wisdom in Architecture*, John Wiley & Sons Ltd, Chichester 2009, p. 18 (tradotto dall'autore) *must strive continually to think of, and use form in its full spatial completeness.*

440 *ibidem* (tradotto dall'autore) *He mentally visualises a complex form from all round itself; he knows while he looks at one side what the other side is like; he identifies himself with its centre of gravity, its mass, its weight; he realises its volume, and the space that the shape displaces in the air.*



non è colta dai sensi e non può essere abbracciata di colpo che sulla carta.<sup>441</sup>

Le caratteristiche formali di una strada incidono in maniera sostanziale sulla qualità della città e sull’idea di urbanità ad essa sottesa. Queste caratteristiche non sono legate solo alla linearità o alla curvatura di una strada, ma vi è un altro fattore che determina una condizione che man mano la città ha perso: la composizione di insieme. *Il vecchio portico, meraviglioso nella sua architettura generale come nei particolari, corre ininterrotto quasi a perdita d’occhio lungo tutta una parete stradale oppure in un circuito chiuso attorno a una piazza oppure (meno frequentemente) lungo un solo lato di essa. Su questa continuità si basa l’effetto principale, perché soltanto così il completo allineamento delle arcate si presenta come un grande organismo che desta sempre una certa impressione.*<sup>442</sup> Così Sitte descrive, attraverso compiute forme architettoniche, il carattere di una strada che appartiene alla città del passato cedendo il posto, nella città contemporanea, non più a forme chiaramente riconoscibili ma a ritagli tra le proprietà degli edifici.

La geometria della forma contribuisce in maniera determinante nel rendere ottimale un luogo, ma, come scrive Quaroni, *solo la complessa macchina del cervello umano, imperfetta e meravigliosa, può tradurre le emozioni di cui è capace un individuo, nell’opera d’arte capace di dare emozioni ad un altro individuo. È questa infatti, una delle più sublimi forme umane della comunicazione.*<sup>443</sup>

Il tema della qualità dello spazio della strada viene indagato anche da Ronald B. Eichner e Henry Tobey. Consapevoli che la forma della strada influenza il suo carattere, provano a comprendere quale è il legame tra la forma e l’uso di una strada (veicolare o pedonale) e in che modo questi aspetti insieme alla geometria concorrono alla definizione delle condizioni spaziali. Una strada può essere osservata ad una scala territoriale o ad una scala più ravvicinata, alle differenti immagini corrispondono diversi elementi che definiscono la forma della stessa, dalla composizione e la giacitura degli edifici, alla pavimentazione, gli arredi e i dettagli. *Data la complessità della città, e in particolare il progetto delle strade, vi sono molte sovrapposizioni e interazioni tra le due scale. Ciò è particolarmente vero per gli elementi come gli alberi e le gallerie, che possono avere un effetto critico sia sull’uso di piccole dimensioni che sulla forma.*<sup>444</sup>

Le qualità formali di una strada sono quindi determinate dalla complessità del contesto urbano, che si caratterizza, in ogni circostanza, di elementi specifici di cui non è possibile estrarre un elenco che tenderebbe ad essere generico e semplicistico. È importante a tal punto operare, per ogni specifico contesto, una dettagliata analisi di tutte quelle componenti che definiscono la forma della strada che



Tra la complessità della città e le sue strade vi sono delle sovrapposizioni e interazioni che condizionano la percezione delle forme. Le qualità formali di una strada sono determinate dalla complessità dell’ambiente urbano, una sequenza di spazi che generano forme spesso incontrollate in grado di determinare condizioni uniche per abitare lo spazio.

Strada in Garrovillas, Spagna. In Bernard Rudofsky, *Architecture without Architects. A Short Sntroduction to Non-Pedigreed architecture*, 1964

441 Camillo Sitte, *Die Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen: ein Beitrag zur Lösung modernster Fregen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien*, Graser, Wien 1889; ed. It. *L’arte di costruire la città*, Vallardi, Milano 1953, p. 95

442 C. Sitte, *op. cit.*, p. 90-91

443 L. Quaroni, *op. cit.* (1981), p.181

444 Ronald B. Eichner e Henry Tobey, *Beyond Zoning*, in A. V. Moudon (a cura di) *op. cit.*, p. 279 (tradotto dall’auotore) *Given complexity of the city, and of streetscape design in particular, there is much overlap and interaction between two scales. This is especially true for elements such as trees and arcades, which can have a critical effect on both small-scale use and form.*

incidono non solo sulla percezione urbana ma anche sull'uso dello spazio. *Quando uno spazio stradale è stato progettato correttamente, molte attività possono verificarsi simultaneamente senza conflitti tra gli utenti. Evitando interferenze spaziali tra le attività, il compito principale di qualsiasi analisi è quello di identificare tali disfunzioni come le fermate degli autobus che impediscono il flusso del traffico pedonale; venditori che ostacolano l'accesso a e dalla strada; i pedoni negano spazio adeguato alle intersezioni per aspettare i semafori; i conducenti hanno negato lo spazio sufficiente per abbandonare o prendere i passeggeri senza interrompere il traffico veicolare; e così via.*<sup>445</sup>

L'uomo è, insieme alla architettura, soggetto delle interazioni corporee che avvengono e danno forma allo spazio urbano. Spiro Kostof sottolinea quanto la forma fisica sia associata ad un processo: *Alcune parti di una città possono essere progettate per mezzo di straordinari strumenti come artefatti unificati, ma più comunemente il tessuto della città si evolve attraverso una complessa serie di circostanze.*<sup>446</sup>

Se nel campo filosofico la nozione di forma è qualcosa non facilmente riducibile ad una unica definizione ma sopravvive comunque alla sua utilità, in riferimento alla strada, potrebbe assumere una duplice declinazione: una fissa e permanente data dagli elementi fisici e una più malleabile che può variare per usi, consuetudini, storie e riti. L'insieme di edifici che definiscono la strada, come scrive Kostof, *rappresenta un artefatto sociale di impulso, energia e impegno specifico. Questo è il suo significato, e questo senso risiede nella sua forma fisica continua, L'Architettura non riflette il prevalente Zeitgeist, è uno dei fattori che la definisce e lo informa.*<sup>447</sup>

Quindi, pur modificandosi nella loro evoluzione e significato che assumono per la città, gli edifici rappresentano quella parte rigida, strutturante lo spazio della strada che serve sostanzialmente al movimento dell'uomo, ed è proprio questo movimento che contribuisce in maniera sostanziale alla qualità della strada. La forma della strada potrebbe essere quindi definita da sagome sovrapponibili, i cui limiti divengono quelle linee potenziali in cui l'azione dell'architetto e dell'uomo diviene più forte e dove la sfera pubblica si contamina a quella privata. L'idea di contaminazione si può paragonare all'idea di flessibilità espressa da Richard Sennett, un valore aggiunto tipico delle città aperte che mantengono una loro riconoscibile struttura formale: è necessario dare forma alle cose nell'ambiente costruito come nel mondo naturale. In un sistema chiuso, tuttavia, le strutture non si possono modulare in risposta



445 ivi, p. 280 (tradotto dall'autore) *When a street space is designed properly, many activities can occur simultaneously without conflicts among users. Avoiding spatial interference between activities in the key, and the major task of any analysis is to identify such dysfunctions as bus stops impeding the flow of pedestrian traffic; vendors obstructing access to and from the roadway; pedestrians denied adequate space at intersections to wait for traffic lights; drivers denied adequate space to drop off or pick up passengers without disrupting vehicular traffic; and so on.*

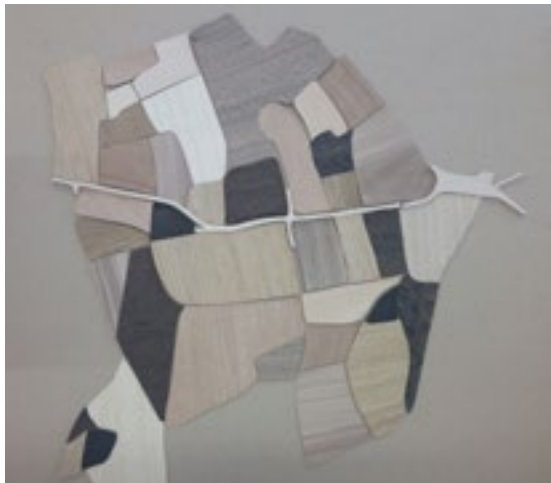
446 Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.1 (tradotto dall'autore) *Parts of a city can by some extraordinary means be designed as unified artifacts, but more commonly a city's fabric evolves through a complex series of circumstances.*

447 S. Kostof, *A History of Architecture: Settings and Rituals* cit. in Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.2 (tradotto dall'autore) *represents a social artifact of specific impulse, energy, and commitment. That is its meaning, and this meaning resides in its physical form e continua, Architecture does not reflect the prevalent Zeitgeist, it is one of the factors that defines and informs it.*

Il modello diviene un possibile strumento per sperimentare e verificare i rapporti tra le parti, la misura e la forma ma soprattutto diviene uno strumento per comprendere, per studiare e analizzare lo spazio della città.

Modelli realizzati dallo Studio 4: *The Space of the In-between* presso la London Metropolitan University, Londra, 2017





Il modello può essere usato in diversi modi, la sua costruzione implica la conoscenza e l'approfondimento di una questione che si intende esplorare. Il modo di pensare ad un modello influenza e determina il modo di concepire un pezzo di città. Modello realizzato dallo Studio 4: *The Space of the In-between* presso la London Metropolitan University, Londra, 2017

alle condizioni mutevoli o non permettono di sperimentare le loro procedure e processi. L'equilibrio in un ordine sociale può sacrificare il dissenso per amore dell'armonia. In un sistema aperto, la forma costruita si dimostra capace di metamorfosi. Per astratto, la forma costruita dovrebbe sostenere l'opera trasformante del tempo. La questione di costruire nel contesto forse porta questa astrazione alla vita.<sup>448</sup> Le forme architettoniche e urbane, definite da precise e articolate relazioni geometriche contengono il vuoto della città e contribuiscono in maniera sostanziale alla definizione della qualità dei luoghi, sono sempre state associate ad un pensiero attivo che si esplicita nell'azione del fare. L'avanzamento degli strumenti tecnologici ha allontanato un contatto diretto e umano con la materia, con il modellare lo spazio dell'architettura della città, rompendo *la connessione sensuale e tattile tra l'immaginazione e l'oggetto del design*.<sup>449</sup> L'architetto, come lo scultore, ha la necessità di esprimere ciò che vede attraverso un'azione pratica, come scrive Pallasmaa, *opera attraverso il suo essere fisico e mentale, non principalmente attraverso l'intelletto, la teoria o le competenze professionali acquisite*.<sup>450</sup> La ricerca prova a dare consistenza allo spazio della strada, all'inverso e al vuoto attraverso il modello, strumento in grado di esplicitare la lettura di questo spazio, comunicare le interazioni tra le componenti fisiche che influenzano le forme generate. In passato il modello era uno strumento usato dall'architetto per sperimentare e per verificare la luce, le relazioni degli ambienti, i rapporti tra le parti, la misura con la città e la forma ma soprattutto il modello *suggerisce la completezza e dimostra la tridimensionalità e la sostanza*.<sup>451</sup> Merleau-Ponty afferma: *Non è la coscienza che tocca o tasta, è la mano, e, come dice Kant, la mano è un "cervello esteriore dell'uomo"*.<sup>452</sup> Il modello, esito di un'operazione complessa che vede una sempre maggiore interazione tra la mente e la mano, è utile non solo per comunicare la realtà delle cose in modo realistico ma per operare delle scelte, per volgere l'attenzione ad alcuni aspetti, *oggetti o strutture autonomi che evocano associazioni, interpretazioni e immaginazione. Non possono essere ridotti a meri strumenti nel processo architettonico, ma stessi sono il prodotto di un processo architettonico o artistico*.<sup>453</sup>

448 <https://www.richardsennett.com/site/senn/templates/general2.aspx?pageid=16&cc=gb> (tradotto dall'autore) *is necessary to give form to things in built environments as in the natural world. In a closed system, however, structures cannot modulate in response to changing conditions, or do not allow experiment in their procedures and processes. Equilibrium in a social order can sacrifice dissent for the sake of harmony. In an open system, built form proves capable of metamorphosis. Put abstractly, the built form should sustain the transforming work of time. The issue of building in context perhaps brings this abstraction to life.*

449 J. Pallasmaa, *op. cit.* (2009), p. 65 (tradotto dall'autore) *the sensual and tactile connection between imagination and the object of design.*

450 *ivi*, p. 145 (tradotto dall'autore) *works through his/her physical and mental being, not primarily through the intellect, theory or acquired professionalist skills.*

451 A. Holtrop, B. Princen, H. Teerds, J. Floris, & K. de Koning, *Models. The Idea, the Representation and the Visionary*, "OASE", n.84, 2011 (tradotto dall'autore) *suggests completeness and demonstrates three-dimensionality and substance.*

452 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p. 413

453 A. Holtrop, B. Princen, H. Teerds, J. Floris, & K. de Koning, *op. cit.*, (tradotto dall'autore) *autonomous objects or structures that evoke associations, interpretations, and imagination. They cannot be reduced to mere instruments in the*

Lo spazio della strada, letto attraverso il modello, conduce ad una interpretazione che va oltre la sua funzione di trasporto e diviene uno spazio concreto, definito, come scrive Moudon, *quell'elemento-infrastruttura che più di tutti determina la forma urbana*.<sup>454</sup>

La strada può quindi essere letta come una sequenza di spazi cavi che prendono forma, che si articolano in volumi, esplicitati attraverso il modello. *Il significato di un modello* – afferma Rolf Janke - *non è solo quello di consentirgli di descrivere termini il prodotto finale delle sue deliberazioni, ma di dargli i mezzi - durante il processo di progettazione - di vedere effettivamente e quindi controllare i problemi spaziali. Il modello come la matita, è uno strumento per raggiungere la forma architettonica*.<sup>455</sup>

La consistenza volumetrica della strada ordina e organizza le parti di cui si compone, determina differenti usi e azioni, apre a maggiori interazioni o esula condizioni più intime. La forma spaziale è costituita da un suo proprio spessore, una densità che costruisce il vuoto, questo si avverte con maggiore chiarezza nelle strade urbane: una sequenza di articolati vuoti consistenti e formati, disegnati e animati determinano le sezioni trasversali e longitudinali, diverse geometrie e consistenze segnano attraversamenti e passaggi, che determinano il carattere e la qualità tipica dello spazio urbano.

*architectural process but are themselves the product of an architectural or artistic process.*

454 “More than any other element of urban infrastructure, streets both record and determine the history of urban form” (Moudon, 1987, 13) in Vikas Metha, *The street. A quintessential Social Public Space*, introduction

455 Rolf Janke, *Architectural Models*, Academy Edition, Londra 1978, p. 18 (tradotto dall'autore) *The significance of a model lies not only in enabling him to depict terms the end-product of his deliberations, but in giving him the means – during the design process – of actually seeing and therefore controlling spatial problems. For him the model like the pencil, is a tool for achieving architectural form.*

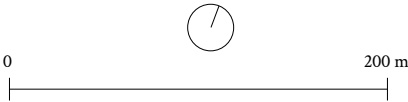
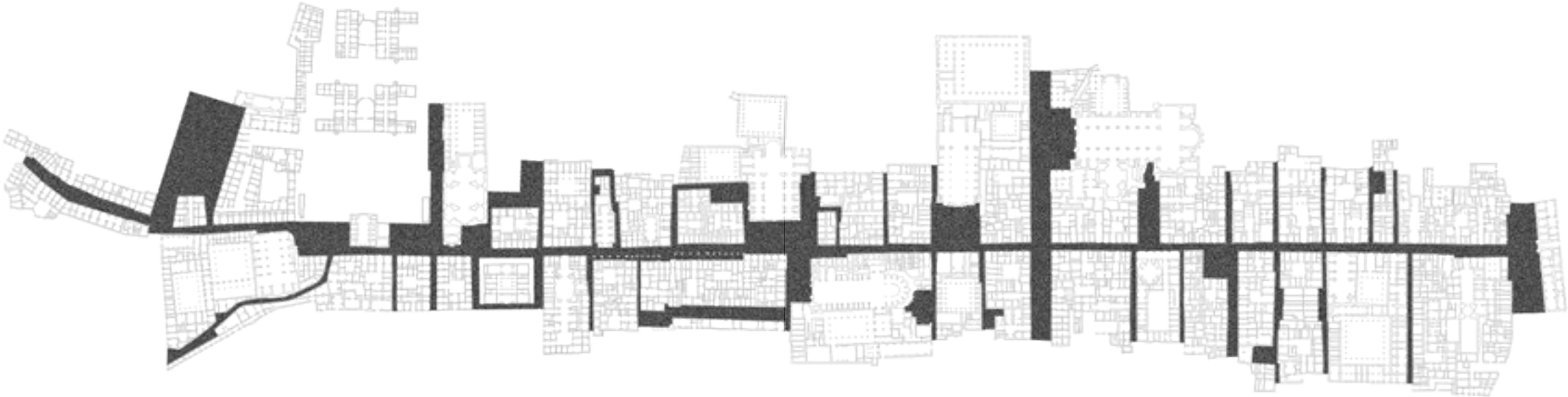
## Via Tribunali – *il vuoto come spazio empatico*

Lo spazio vuoto di Via Tribunali è esito di una forma di complessità che parla a tutti i sensi. Questa forma è *l'affermazione di un modo di comprendere il contenuto della vita*,<sup>456</sup> ma è anche una sequenza di spazi racchiusi delimitati definiti e riconoscibili.

Il vuoto di questa strada è un tipo di interazioni che diverse parti stabiliscono tra di loro e le cose che le circondano, ne scaturisce una condizione di vita urbana, di relazioni e di influenze reciproche che definiscono questo spazio come un luogo per l'uomo.

Le sequenze trasversali che accompagnano lo spazio della strada generano diverse forme di stanze urbane, diverse forme di spazi da abitare e abitati, delimitate da margini variabili che delimitano l'essenza di questo vuoto urbano. I suoi limiti determinano diverse sequenze di vuoti espressi dal tratto porticato, dal nartece della chiesa, dalla soglia di un androne, dall'ascesa di una scala. Sequenze che si connettono e partono dal suolo, scavato trasversalmente e inglobato in una sequenza frastagliata di eventi architettonici e umani.

<sup>456</sup> Ludovico Quaroni, *La città fisica*, p.140-141

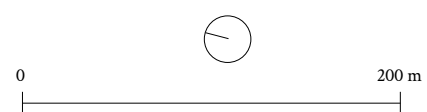
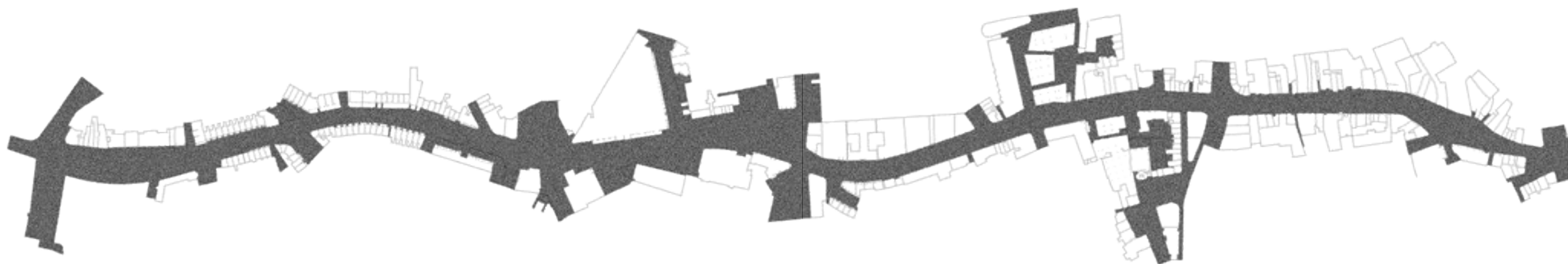






## St John Street – *l'articolazione del vuoto*

L'operazione di osservare lo spazio vuoto della strada come uno spazio pieno, ha permesso il riconoscimento di vuoto articolato in grado di generare forme di possibili interazione tra gli edifici e l'ambiente circostante. Questa articolazione si concentra nella maggior parte dei casi proprio sul margine, sul limite tra l'interno e l'esterno, sono variazioni minuti ma sostanziali perché arricchiscono la varietà del margine da un punto di vista morfologico, percettivo e anche nel modo di abitare e di usare queste variazioni. In altri casi, proprio in corrispondenza di complessi storici di maggiore rilevanza, il vuoto penetra il fronte, e invade le corti, gli *alley*, per raggiungere giardini o per ritrovarsi in luoghi che astraggono il tempo in cui sembra di essere sospesi in un tempo ormai passato. Questa rappresentazione astratta e interpretativa evidenzia come gli spazi vuoti, all'inverso dei blocchi, sono articolati da un maggiore spessore a nord che si tramuta in sottili diramazioni verso sud.





*Interpretazione III. Il ruolo dell’immagine*

*“L’orizzonte della visione è importante. Se le persone non riescono a vedere uno spazio, non lo utilizzeranno mai”.*

William H. Whyte, 1987

È da attribuire a Platone l’indissolubile legame che lega l’idea e all’immagine *eidōs* ed *eidōlon*,<sup>457</sup> in quanto entrambi i termini hanno la comune radice *vedere* (idein). Questo legame conduce a quello che secoli dopo esprimerà Georges Didi-Huberman come l’impossibilità di pensare senza immagini. L’immagine da sempre ha legato l’uomo con il mondo visibile e con gli aspetti immateriali ad esso connesso (la religione, la psicologia). Il rapporto tra idea e immagine trova tra la metà dell’Ottocento e l’inizio del Novecento nella *Bildwissenschaft* (scienza dell’immagine) una serie di personaggi – Gottfried Semper, Jacob Burckhardt, Aby Warburg, Franz Wickhoff, Alois Riegl, Heinrich Wölfflin, Erwin Panofsky - capaci di apportare una sostanziale rivoluzione nella metodologia della storiografia artistica andando ben oltre il campo disciplinare dell’arte. In questo contesto le arti maggiori (Pittura, Scultura e Architettura) vengono comparate con le produzioni artigianali e si dà il via ad ibridare le tecniche tradizionali dell’interpretazione dell’immagine con le nuove possibilità delle allora nascenti fotografia e cinema. Nell’Ottocento si sviluppano numerose teorie che hanno investigato il campo dell’immagine, la percezione sensoriale e lo sguardo. Uno dei precursori è Konrad Fiedler che all’interno dei suoi studi sull’arte figurativa riconosce l’autonomia del vedere dalla coscienza filosofica e il suo ruolo autonomo descrivendolo come una attività dinamica e autodeterminata: *Tale attività visiva [...] è in sé movimento espressivo, un vedere che coopera con l’attività della mano, riunendo in sé intuizione e poiesis.*<sup>458</sup> Ma è con la fenomenologia di Husserl che la percezione acquista un ruolo determinate per la riflessione sull’immagine. Successivamente Merlau-Ponty nella sua opera *“Fenomenologia della percezione”* del 1945 metterà in discussione i fondamenti teoretici della fenomenologia stessa. *“L’occhio è nel mondo, il mondo*

457 Andrea Pinotti e Simone Somaini (a cura di), *Teorie dell’immagine. Il dibattito contemporaneo*, Raffaello Cortina Editore, Milano 2009 – Introduzione p. 12

458 *ivi*, pp.46-47



Verso la fine dell'Ottocento alcune riflessioni teoriche pongono l'accento sull'inseparabile condizione del vedere e dell'essere visto, stabilendo un legame tra l'esperienza dei luoghi e le cose fisiche. L'immagine è l'esito di un vedere le cose reali. Eugène Atget, *Rue Laplace e Rue Valette*, Parigi 1926

è nell'occhio<sup>459</sup> con questa inclusione enigmatica il filosofo apre una nuova teoria della percezione che trova le sue fondamenta nell'inseparabile condizione del vedere e dell'essere visto, condizione che conferma la relazione esperienziale dell'uomo con la realtà: *L'immagine è la base di una visione che attinge esclusivamente da se stessa.*<sup>460</sup>

Nei primi anni del Novecento il filosofo Balázs introduce il concetto di cultura visuale come quella capace di affermare la superiorità della immagine e delle visione e in cui *si ha una riscoperta della dimensione qualitativa e "atmosfera" delle cose e degli spazi.*<sup>461</sup> Le teorie sull'immagine che si sviluppano in questo periodo, possono essere sintetizzate da un lato dal pensiero di Balázs che in un filone positivista elogia il visivo come la capacità di andare oltre una cultura troppo dominata dall'astrazione che spesso impedisce di vedere la qualità delle cose concrete, dall'altro Siegfried Kracauer che, al contrario, denuncia l'eccessiva quantità di immagini che *"spazza via gli argini della memoria", provocando confusione e indifferenza.*<sup>462</sup> Kracauer in qualche modo anticipa la ricorrente riflessione che caratterizzerà tutto il Novecento sugli effetti della proliferazione delle immagini causata dalla fotografia, la stampa, il cinema, la televisione, internet fino ai più recenti e immediati dispositivi.

Questa corrente iconofoba che accoglie i pareri di diverse discipline, dallo spettacolo alla fotografia fino alla filosofia, ben consapevole della quantità di immagini che la società sta continuando a produrre, ritiene che queste vadano controllate e disciplinate per evitare che il potere delle immagini travolga l'uomo e la società.

Le immagini, pur avendo assunto diverse significati e ruoli nella cultura contemporanea, preservano la capacità, come scrivono Pinotti e Somaini, *di presentificare l'assente e rendere visibile l'invisibile, il loro ruolo nel costituire e veicolare significati, identità, credenze e valori, il loro porsi continuamente come terreno di scontro tra chi intende fare a meno della loro funzione di mediazione e chi la ritiene imprescindibile.*

<sup>463</sup> Le immagini sono legate all'esperienza che il nostro corpo e la nostra mente vivono ogni giorno, nell'attraversare la città, nell'abitare uno spazio.

Provare a riassumere i punti fondamentali della cultura visuale e della teoria dell'immagine degli ultimi anni non è un'operazione semplice per il vasto ed eterogeneo campo di studio e per il crescente interesse di studiosi che da diversi settori disciplinari – storia dell'arte, storia del cinema e dei media, studi culturali, sociologia, architettura – hanno sull'immagine e sulla percezione. Un aspetto che vale la pena sottolineare è la dimensione culturale che le immagini assumono per la ricerca e per numerosi autori che hanno affrontato questo tema. In quanto tali, le immagini sono parte integrante di tutti quegli elementi che compongono una cultura, in questo senso è necessario considerare l'influenza

459 Merleau-Ponty cit. in A. Pinotti e S. Somaini (a cura di), *op. cit.*, p. 48

460 A. Pinotti e S. Somaini (a cura di), *op. cit.*, p.50

461 *ivi*, Introduzione p.22

462 *ibidem*

463 *ivi*, Introduzione p.25





Le immagini sono in grado di raccontare le cose viste attraverso una personale visione dell'occhio che osserva e che percepisce la realtà. Gabriele Basilico, insieme ad un gruppo di altri fotografi, viene invitato a fare una campagna a Beirut appena dopo la guerra civile. Le immagini partono dalle strade per raccontare un deserto, una mancanza, un'assenza.  
Gabriele Basilico, Beirut, 1991



Dieci anni dopo, Basilico torna nello stesso luogo, la ricostruzione ha apparentemente riparato il danno, i palazzi celano lo sgomento di un popolo che porta sul proprio corpo i segni di una guerra, le strade simulano un benessere apparente.  
Gabriele Basilico, Beirut, 2001

che esercitano nell'uso sociale e in quanto oggetti visuali sono capaci di modificare identità, cultura e valori di un luogo.

Tra i contributi, qui ne citiamo solo alcuni Gottfried Boehm, Mitchell, Louis Marin, Bruno Latour, David Freedberger e Vittorio Gallese, di particolare interesse per questa ricerca sono quelli di Georges Didi-Huberman che evidenzia il ruolo dell'immagine nell'elaborazione di una conoscenza storica e considera il montaggio di immagini prodotte in tempi e luoghi differenti, come strumento necessario per orientarsi nell'eterogeno campo visuale e per comprendere le complesse stratificazioni che interessano l'uomo e i luoghi; Mieke Bal per aver definito le immagini come un atto di lettura in un preciso contesto storico-sociale di una determinata cultura; e in fine Hans Belting che sottolinea l'importanza nell'epoca contemporanea di associare le immagini ai media che le rendono visibili e le veicolano, ma si sofferma anche sulla differenza che esiste tra le immagini che contengono in sé una complessa storicità e i media, legati all'evoluzione delle tecniche.<sup>464</sup>

Dagli anni '90 del Novecento la diffusione delle immagini ha raggiunto livelli elevatissimi, questo grazie all'evoluzione della tecnologia digitale che consente all'immagine una smaterializzazione fisica e una più libera circolazione tra i media. Le nuove tecnologie riescono a rendere visibile quello che prima era invisibile: gli strumenti di *brain imaging*, l'uso social delle immagini con dirette conseguenze sull'etica e la politica della società che apre a nuove forme di fruizione dell'immagine come l'utilizzo di dispositivi per guardare film, fare fotografie e video. Tutto questo produce degli effetti sul modo di osservare e di rappresentare lo spazio che attraversiamo e stravolge i tempi, i luoghi e le forme tradizionali di spettacolarità. Come scrive Hans Belting i media visivi influenzano il nostro corpo e la produzione delle nostre immagini che stabiliscono nuove relazioni tra il corpo e l'ambiente esterno ed incrementano la possibilità di stimolare l'immaginazione: *le immagini digitali si rivolgono alla nostra immaginazione corporea e attraversano il confine tra immagini visive e immagini virtuali, tra immagini viste e immagini proiettate. [...] Le immagini digitali ispirano quelle mentali, tanto quanto esse stesse traggono ispirazione dalle immagini mentali e dal loro libero flusso.*<sup>465</sup>

Le immagini sono entrate, soprattutto negli ultimi anni, nel modo di osservare, nel campo della visione proprio di ogni singolo che opera attraverso di esse una mediazione con il mondo esterno, avvia un processo comunicativo. *La visione* – scrive Merleau-Ponty – *è un pensiero assoggettato a un certo campo: ecco ciò che si chiama un senso. Quando dico che ho dei sensi e che essi mi fanno accedere al mondo, io non sono vittima di una confusione, non mescolo il pensiero casuale e la riflessione, ma esprimo solo la seguente verità, da cui una riflessione integrale non può prescindere: che per connaturalità io sono capace di trovare un senso a certi aspetti dell'essere senza che io stesso glielo abbia dato con una operazione costituente.*<sup>466</sup>

464 *ivi*, Introduzione pp.28-29

465 Hans Belting, *Immagine, medium, corpo. Un nuovo approccio all'iconologia*, in A. Pinotti e S. Somaini (a cura di), *op. cit.*, p.84

466 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p. 294



Il significato delle immagini è, negli ultimi anni, mutato sostanzialmente, i media visivi influenzano il nostro modo di vedere e le immagini stabiliscono nuove relazioni tra il corpo e l'ambiente esterno ed incrementano la possibilità di stimolare l'immaginazione. Allan Edward Hinton, profilo instagram: @chaiwalla, Londra, 2017

Questo rapporto che lega le immagini al mondo, esplicitato attraverso i sensi, ha subito un processo di trasformazione evolvendosi rapidamente. Se prima l’immagine era un mezzo per conoscere luoghi, per acquisire informazioni sullo spazio urbano, si potrebbe dire che divenuto uno strumento comunicativo che tutti utilizzano, sostituendo in molti casi anche la parola, l’immagine è capace di essere evocativa e di raggiungere un pubblico estremamente ampio, di raccontare e di descrivere lo spazio urbano in maniera libera e senza nessun vincolo.

I social network (Facebook, Instagram che è tra le app quelle che negli ultimi mesi ha maggiore rilevanza) hanno modificato il modo di osservare i luoghi e le cose. Uno studio che si occupa dello spazio urbano, di quello che accade, del modo di leggerlo e interpretarlo, non può ignorare questo fenomeno che detta precise regole di comunicazione. Nel comparare le immagini che qualche anno fa con quelle che ora circolano nel mondo social si può notare un abisso: le immagini sono dettata da precisi parametri, spesso gli influencer dettano regole sul modo di fotografare, inquadrature, come modificare le immagini ma soprattutto cosa vedere. Allo stesso hashtag si ripetono spesso immagini con le stesse caratteristiche, alterando l’individualità osservativa e la capacità di ogni singolo di osservare lo spazio urbano e gli oggetti in esso contenuto. I cliché ridondanti astraggono oggetti, smaterializzano superfici e omologano spazi. Tutto questo apre a nuove forme narrative che influenzano la descrizione dello spazio urbano e delle architetture. È importante anche riconoscere lo straordinario potere comunicativo che questo mezzo offre, una possibilità di racconto personale e libero, di osservare uno spazio e di creare una narrazione di luoghi oggetti attraverso una nuova forma.

A valle di queste riflessioni è possibile affermare che le immagini non sono mai *finestre trasparenti*, ma sempre il risultato di una forma di costruzione, l’aspetto realmente significativo dell’atto della visione *non sta nelle sue strutture universali e invariabili, ma deve piuttosto essere ricercata nella natura sociale, politica, negoziale, quella di un atto sempre radicato in un contesto storico e sociale particolare.*<sup>467</sup>

467 A. Pinotti e S. Somaini (a cura di), *op. cit.*, Introduzione p.28

L'esperienza della visione

*“Ogniqualvolta provo una sensazione, sento che essa concerne non il mio essere proprio, quello di cui sono responsabile e di cui decido, ma un altro che ha già preso partito per il mondo, che si è già aperto a certi suoi aspetti e sincronizzato con essi.”*

Maurice Merleau-Ponty, 1945

Dopo questo breve excursus teorico che prova ad individuare in maniera molto sintetica l'evoluzione dell'immagine e il significato che ha assunto nel campo della filosofia e dell'arte influenzando in maniera significativa altri settori disciplinari, si vuole porre l'attenzione su cosa l'immagine rappresenti per la città, in particolare come l'immagine della strada diviene rappresentativa per se stessa. Jane Jacobs descrive le strade come *Le principali visuali urbane*, costituite da ogni sorta di particolari e di attività, trasmettendoci l'annuncio visuale – prezioso per la nostra comprensione dell'ordine urbano - che questa è una vita intensa e che molte cose contribuiscono a formarla. Quest'annuncio ci perviene non solo perché vediamo una notevole attività vera e propria, ma anche perché vediamo – nei vari tipi di edifici, nelle insegne, nelle facciate dei negozi e nelle sedi di altre iniziative e istituzioni – i segni materiali dell'attività e delle diversità.<sup>468</sup>

L'antropologa americana individua due diversi modi di guardare una strada, uno che dà maggiore rilevanza alla veduta lunga, il modo in cui la maggior parte degli osservatori, architetti o pianificatori osservano la strada. Questo tipo di lettura induce poco interesse per le manifestazioni materiali della diversità, della libertà e della vita urbana, e pone maggiore rilievo ai caratteri di ripetizione. L'altra modalità osservativa si sofferma sul primo piano, *l'elemento superfluo, sgradevole e privo di senso sarà dato dalla ripetizione e continuazione fino a distanze irraggiungibili e non definite; e ritengo che sia questo il modo in cui la maggior parte di noi guarda per lo più le strade urbane, perché è questo il punto di vista di chi tende ad usare ciò che si trova in una strada, anziché osservarla in modo distaccato. Quando si guarda così una strada, si trova un senso e almeno un minimo d'ordine nella veduta ravvicinata, ma solo a patto di considerare la distanza come una deplorabile confusione, che è meglio ignorare per quanto è possibile.*<sup>469</sup>

468 J. Jacobs, *op. cit.*, p. 355

469 *ivi*, p. 355-356





Provare, come suggerisce Jane Jacobs, a cambiare il punto di vista e porre l’attenzione ad una immagine della strada non consueta, legata al suo ambiente interno. Una visione trasversale può aiutare a riscoprire quegli elementi che definiscono la strada e che delimitano la forma del suo spazio.  
Luigi Ghirri, Verso Santa Caterina, 1990

Jane Jacobs invita quindi a cambiare il punto di vista e porre l’attenzione su una immagine della strada non consueta, non legata solo alla sue condizioni territoriali, ma al contesto, al suo ambiente interno. L’immagine della strada dovrebbe cogliere sia gli aspetti formali, spaziali che quelli relazionali e sociali. Ovvero, dovrebbe includere e non escludere o eludere quelle componenti necessarie alla creazione di un ambiente di vita.

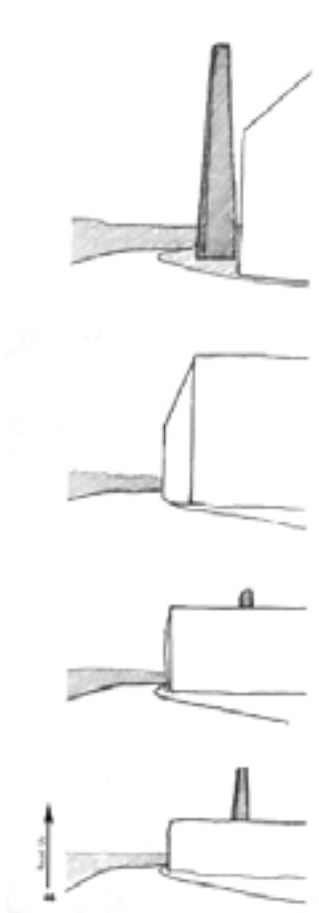
Le prime considerazioni che riconoscono la strada come l’elemento urbano capace di raccontare la sua immagine emergono dalla “Associazione internazionale permanente dei congressi della strada”<sup>470</sup>, in un convegno del 1916. Da questo incontro si manifestano due chiare posizioni, la prima a favore dell’*“automobilismo”*, grandi trasformazioni e tracciati rettilinei, mentre la seconda rifiuta soluzioni universali e segue la linea teorica del caso per caso. In particolare, da quest’ultima, emergono le posizioni di R. Verstraete e M. de Vaere, due ingegneri belgi dei Ponts et Chaussées: *“Il Piano generale di allineamento deve essere una questione di sensibilità e di gusto [...] non esagerare con gli sventramenti, è molto più vantaggioso allargare le vie e i vicoli esistenti; non essere schiavi del parallelismo rigoroso delle facciate, ma rispettare le antiche rientranze e sporgenze; non isolare i monumenti e ricercare le prospettive chiuse”. Per loro il sistema viario non deve riflettere una rete ma “l’immagine della città”*.<sup>471</sup> Queste considerazioni sono molto significative in quanto modificano l’idea di strada, da un elemento di servizio a un elemento urbano capace di raccontare la sua immagine.

Nell’associare la parola immagine alla città non si può non considerare il significativo contributo che per la cultura urbana del Novecento ha avuto Kevin Lynch. Pur non riuscendo a definire con chiarezza il concetto di forma urbana, nella sua opera forse più influente, *“The image of the City”* del 1960, Lynch scompone la città in “schemi mentali” - Percorsi, Margini, Quartieri, Nodi, e Riferimenti – necessari per la costruzione di una mappa mentale diversa per ogni cittadino. In *“The view from the road”*, individua una metodologia di analisi percettiva del paesaggio urbano articolato in sequenze. Il movimento diviene un elemento della analisi urbana e percettiva e viene rappresentato attraverso sequenze di fotogrammi. La critica che si può muovere a questo tipo di analisi è di concepire l’uomo in maniera passiva, senza una reale interazione con l’ambiente, ma come recettore. Lynch intende individuare i caratteri identitari e strutturali che formano l’immagine della città nell’osservatore, ponendo l’attenzione al dato percettivo dello spazio urbano. L’autore definisce la creazione di una immagine ambientale come *un processo reciproco tra osservatore e cosa osservata. Ciò che l’osservatore vede è basato sulla forma esterna, ma il modo in cui egli la interpreta e la organizza, e il modo in cui egli orienta la sua attenzione, a loro volta determinano ciò che egli vede. L’organismo umano è grandemente adattabile e*

470 Nel 1908 nasce l’“Associazione internazionale permanente dei congressi della strada”, una associazione che si riunisce periodicamente in cui si incontrano esperti, architetti comunali e ingegneri per discutere i temi riguardanti le strade e la viabilità.

471 J. P. Gaudin, *Dalla “rue” alla “route”* in “Casabella” n°553-554, gennaio-febbraio 1989





Kevin Lynch associa l'idea di costruire un'immagine della città come un'operazione percettiva e critica in cui non è tanto importante la veridicità dell'immagine rispetto alla cosa osservata, quanto piuttosto all'esperienza, alla percezione di quello spazio e/o di un percorso.

Gli Smithson fanno un'operazione simile quando raccolgono la personale esperienza di un viaggio in auto durante il quale vengono raccolte visioni e immagini del paesaggio attraversato.

Schemi percettivi della città. In Kevin Lynch, *The view from the road*, 1964; Appunti di viaggio. In Alison Smithson, *AS in DS, an eye on the road*, 2001

*flessibile, e gruppi diversi di persone possono avere immagini differenti della medesima realtà.*<sup>472</sup> Consapevole di questa variabile condizione tra l'osservatore e l'ambiente abitato, Lynch introduce il concetto di figurabilità (*imageability*): *quella qualità che conferisce ad un oggetto fisico un'elevata probabilità di evocare in ogni osservatore una immagine vigorosa. Essa consiste in quella forma, colore o disposizione che facilitano la formazione di immagini ambientali vividamente individuate [...]* Essa potrebbe venire denominata leggibilità o forse visibilità in un significato più ampio, per cui gli oggetti non solo possono essere veduti ma anche acutamente e intensamente presentati ai sensi.<sup>473</sup>

Juhani Pallasmaa invece scerne, nel ridondante caos iconografico della cultura architettonica contemporanea sempre più distaccata dal suo contesto e alla ricerca di una nuova forma rappresentativa di se stessa, due diversi significati della parola immagine. *La nozione di "immagine" viene sostanzialmente utilizzata con diversi significati e nei più disparati contesti. [...] Le immagini vengono prodotte per innumerevoli ragioni, ma esistono solo due tipi di immagini, in relazione alla libertà individuale del soggetto, che si oppongono l'una all'altra: le immagini che impongono, manipolano e condizionano, e quelle che emancipano, rafforzano e ispirano. Il primo tipo è esemplificato dalle immagini concepite per il condizionamento politico e consumistico, il secondo dalle immagini poetiche e artistiche che al contrario hanno un potere emancipatore.*<sup>474</sup>

All'immagine quindi, non viene riconosciuto solo il ruolo percettivo e mnemonico ma è soprattutto uno *strumento del pensiero* e come afferma Georges Didi-Huberman: *L'immagine ha valore nella, misura in cui è capace di modificare il nostro pensiero, cioè di rinnovare il nostro linguaggio e la nostra conoscenza del mondo.*<sup>475</sup>

Vittorio Gregotti riconosce, in accordo con la corrente iconofoba del '900, il rischio che nella cultura architettonica e urbana contemporanea l'immagine possa perdere quel *carattere di ricerca di fragilità, di esitazione dialogante che la dovrebbe accompagnare attraverso tutta la sua formazione di senso.*<sup>476</sup> L'autore individua in alcuni esempi che si sono manifestati negli anni '60 il tentativo di assumere l'immagine-mercato come contenuto principale dell'architettura, a questo si è affiancata anche la possibilità di considerare l'idea del dissolvimento urbano in uno spazio isotropo comunicativo ovvero *di una possibile architecture without building.* «A home is not a house» - scriveva allora *Reyner Benham [...]* anticipando *peraltro vent'anni di discorsi sull'immaterialità della società scientifico-tecnica.*<sup>477</sup>

L'immagine diviene uno strumento non solo di osservazione ma soprattutto di conoscenza: l'atto del vedere consente di descrivere il dato fisico e visibile della strada, non come una mera elencazione,

<sup>472</sup> K. Lynch, *op. cit.* (1960), p. 140

<sup>473</sup> *ivi*, pp. 31-32

<sup>474</sup> Juhani Pallasmaa, *L'immagine incarnata. Immaginazione e immaginario nell'architettura*, p. 25-26

<sup>475</sup> Georges Didi-Huberman in U. Eco, M. Augé, G. Didi-Huberman, *La forza delle immagini*, Franco Angeli, Milano 2015, p. 58

<sup>476</sup> Vittorio Gregotti, *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino, 1991, p.103

<sup>477</sup> *ibidem*

ma come strumento evocativo necessario a leggere il carattere dello spazio. La lettura di uno spazio urbano si connette all’atto del guardare, come scrive Mieke Bal, *ogni atto del guardare è – non solo, non esclusivamente, ma in ogni caso – una lettura: senza l’inquadramento dei segni in catene sintattiche che risuonano sullo sfondo di una cornice di riferimento, infatti, un’immagine non può diventare significativa.*<sup>478</sup>

Leggere la strada diviene quindi un atto ricettivo, *un’attribuzione di significato.*<sup>479</sup> La strada racconta la sua città, il suo essere, le sue persone. Rappresenta quel *complesso ordine sociale garantito dalla fitta mescolanza di differenti usi urbani*<sup>480</sup>, scandisce i ritmi del tempo della città. Il processo osservativo produce un’immagine della strada, tangibile e intangibile, fisica e mentale, quella immagine essenziale sia *nelle sue funzioni pratiche che al suo benessere emotivo.*<sup>481</sup> L’immagine è la superficie visibile delle cose, quella che si manifesta al passante e all’osservatore. Rivolta al mondo sensibile e visibile, l’immagine della strada si compone di una serie di aspetti che vanno oltre la consistenza apparente delle cose presenti nello spazio urbano: la strada assume la consistenza di una grande superficie tattile.

Un oggetto tattile è quello capace di *venire in contatto con*. La strada è la superficie che è in grado di stabilire una relazione indissolubile tra l’uomo e l’ambiente. Attraverso questa relazione l’uomo scopre lo spazio, il contatto si tramuta in interfaccia comunicativa. All’idea di tattile si lega anche la cinestesia, ovvero la capacità di percepire il movimento del corpo nello spazio. Lefebvre scrive: *Lo spazio – il mio spazio – [...] è innanzitutto il mio corpo [...] è l’intersezione mobile tra ciò che tocca, penetra, minaccia o gratifica il mio corpo da un lato e, dall’altro, ogni altro corpo*<sup>482</sup>

La relazione che l’uomo e la città stabiliscono con la loro presenza viene prima ancora indagata da George Simmel: *la persona non finisce con i limiti del suo corpo fisico [...] Parimenti la città esiste solo nella totalità di effetti che trascendono la loro sfera immediata.*<sup>483</sup>

Pur vivendo in un’epoca in cui predomina l’egemonia visiva che affida agli occhi l’atto di osservare le



L’immagine è uno strumento di osservazione e di conoscenza, attraverso cui è possibile descrivere il dato fisico e visibile della strada e leggere il carattere dello spazio. Palazzo della Regione a Bergamo. In Bernard Rudofsky, *Streets for People. A primer for Americans*, 1964

478 Mieke Bal, *Leggere l’arte?*, in A. Pinotti e S. Somaini (a cura di), *op. cit.*, p.223

479 *ibidem*

480 Jane Jacobs in Franco Farinelli, *Geografia. Un’introduzione ai modelli del mondo*. Einaudi, Torino, 2003, p.124

481 Kevin Lynch, *“Reconsedering the Image of the city”*, in Lloyd Rodwin e Robert M. Hollister (a cura di) , *Cities of the mind: Images and Themes of the City in the Social Sciences*, Plenum, New York 1984, p. 155

482 H. Lefebvre, *op. cit.* (1974), p.184

483 Georg Simmel, *The Metropolis and Mental Life*, in D. N. Levine (a cura di), *On individuality and Social Forms*, University of Chiacago Press, Chicago, 1971, p.335, trad. it. P. Jedlowski (a cura di), *Le metropoli e la vita dello spirito*, Armando, Roma 1995

cose, bisogna riconoscere la lettura del mondo visibile<sup>484</sup> come un *campo di interazione*.<sup>485</sup>

La percezione delle cose entra quindi in contatto con il proprio corpo e con il corpo della città, come afferma Merleau-Ponty, «bisogna ritrovare il corpo operante ed effettuale, che non è una porzione di spazio, un fascio di funzioni, che’ è intreccio di visione e movimento; [il corpo] è un sé per confusione, narcisismo, inerenza di colui che vede a ciò che vede, di colui che tocca a ciò che tocca, del senziente al sentito - dunque un sé che è preso nelle cose, che ha una faccia e un dorso, un passato e un avvenire». <sup>486</sup>

Questa *rivoluzione sensoriale*, così definita da Zardini, è associata ad una comprensione del luogo non solo attraverso un approccio visuale, ma attraverso un’esperienza totale che lega sempre di più i sensi con il luogo. Questo concetto viene esplicitato da Merleau-Ponty che scrive: *Io chiamo esperienza della cosa o della realtà – non più solamente di una realtà-per-la-vista o per-il-tatto, ma di una realtà assoluta – la mia piena coesistenza con il fenomeno, il momento in cui esso disporrebbe, sotto tutti i rapporti, della massima articolazione, e i “dati dei diversi sensi” sono orientati verso questo polo unico come le mie osservazioni al microscopio oscillano attorno a una osservazione privilegiata.*<sup>487</sup>

Negli anni ’70 del Novecento Norberg-Schulz descrive il luogo come un *fenomeno qualitativo “totale”, facendo uso di espressioni come “carattere ambientale” e “atmosfera”*.<sup>488</sup>

Come afferma Joseph Rykwert la seduzione del luogo non verrà annientata dal cyberspazio ma resterà quel contatto tangibile con l’uomo, *le funzioni di un tangibile public realm*<sup>489</sup> Questa osservazione dello spazio sarà quindi possibile quando i sensi saranno in grado di sperimentare un altro modo di concepire e percepire la cultura dove, come afferma Lisa Law, *i sensi sono lontani dall’innocente: i sensi sono*

484 Gli studi di James J. Gibson, per esempio, hanno messo a punto un approccio ecologico alla percezione visiva, dimostrando, sulla scorta di una mole importante di verifiche sperimentali, il carattere complesso della visione ed il ruolo giocato da variabili ambientali raramente prese in considerazione nell’analisi tradizionale. [...] La ricerca di Gibson rompe il paradigma prospettico tradizionale, nega che la percezione visiva complessa sia costituita da qualche combinazione meccanica di singole istantanee visive; egli analizza il complesso di interazioni tra occhio, corpo, movimento e ambiente. Il centro della sua teoria più recente è costituito dal concetto di. *Ambient optic array*: la visione è considerata come un processo immerso entro un sistema determinato di condizioni ambientali (e forse per una considerazione più generale dei meccanismi della percezione bisognerebbe togliere quell’*optic* e considerare tutti i fattori, anche non visivi, che strutturano lo scenario ambientale di riferimento). In G. Paba, *op. cit.*, pp. 60-61

485 G. Paba, *op. cit.*, p.62

486 Merleau-Ponty M., *L’occhio e lo spirito*, SE, Milano, 1989, pp. 17-18.

487 M. Merleau-Ponty, *op. cit.* (1945), p. 416

488 Christian Norberg-Schulz, *Genius Loci: Paesaggio, ambiente, architettura*, Electa, Milano 1979, in Mirko Zardini, *Toward a sensorial urbanism*, in Mirko Zardini (a cura di) *Sense of the city. An alternative approach to urbanism*, Canadian Centre for Architecture and Lars Muller Publishers, Montréal, 2005, p.23 (tradotto dall’autore) *place as a “total” qualitative phenomenon, making use of expressions like “environ-mental character” and “atmosphere”*

489 Joseph Rykwert, *The Seduction of Place: The History and Future of the City*, Vintage Books, New York 2002 (II edizione), p.159, in Mirko Zardini, *Toward a sensorial urbanism*, in M. Zardini (a cura di), *op. cit.* (2005), p.24



La strada si manifesta attraverso diverse forme di immagini. In ognuna si esplicita la capacità di costruire delle relazioni, come una fusione di due corpi (quello urbano e quello umano). La strada accoglie la dimensione del vissuto, è il luogo dell’esperienza. Gabriele Basilico, Shiraz, Iran 1970

una pratica situata che possono far luce sul modo in cui i corpi sperimentano un diverso spazio di cultura.<sup>490</sup>

Solo una visione dell’intero corpo della città, osservato visivamente e sensorialmente, permette una piena e profonda conoscenza. Paba sottolinea come sia *il corpo tutto intero (matter and mind, per riprendere ancora Olsson) ad emettere la sentenza definitiva sul carattere di un ambiente, il corpo che si muove sentendo (con riferimento ai sensi, non al solo udito) una stanza, una strada, una città o un paesaggio.*<sup>491</sup>

La superficie della strada è il luogo dell’incontro, della fusione dei due corpi (quello urbano e quello umano), manifestazione visibile, e spazio di *contatto* e che *etra in contatto* con le cose che la contengono e che contiene. La strada accoglie la dimensione del vissuto, è il luogo dell’esperienza. In quanto tale, la strada si manifesta attraverso diverse forme di immagini che sono in grado di ricostruirne e di descriverne il suo carattere, non sempre esplicito.

Se la mappa osserva la città dall’alto, cerca una distanza per cogliere l’insieme, la totalità per leggere la sua struttura, per comprenderne le dimensioni geometricamente definite di una riconoscibile struttura formale; la fotografia e il cinema hanno posto, sin dalle prime manifestazioni, il loro interesse sullo spazio della città intesa come luogo dell’esperienza e dell’interazione. In particolare lo spazio della strada diviene l’oggetto in grado di rappresentare la condizione, fisica e introspettiva, di un tempo. L’occhio dietro una cinepresa o una macchina fotografica è in grado di osservare e al tempo stesso di raccontare un aspetto di quel luogo. Lo spazio urbano assume diverse forme attraverso diverse immagini, da protagonista indiscusso a necessario fondale di altri accadimenti. Queste immagini sono necessarie per conoscere il luogo e sperimentare il progetto: da oggetto astratto, a elemento pieno e concreto, da una assenza una presenza attiva.

La percezione non è *solo una questione di biologia, psicologia o di storia personale, ma di formazione culturale.*<sup>492</sup> Questa cultura è espressione delle architetture della città, della loro origine, del legame che sono in grado di stabilire ma soprattutto della sintesi *fatta di ambiente e di apporto modificatore, perciò una sintesi inscindibile di originalità e di tradizione, dove però la tradizione si comunica intatta al soggetto, così come integra l’opera nuova si trasferirà nell’animo di ciascun altro uomo, in perfetta continuità di scambio e comunione dei sensi.*<sup>493</sup>

La strada è il luogo del camminare, osservare, odorare, scoprire, perdersi, toccare, sentire, in cui il

soggetto, come scrive Muratori, *non diviene attivo, cioè non esplicita un’attività verso un mondo esterno, se non impossessandosi di quel mondo, comprendendolo, assimilandolo a sé [...], reagisce ad esso e lo porta a una coscienza sintetica del tutto, in cui l’equilibrio è dato da un apporto personale che si somma al dato ambientale, correggendolo, completandolo, interpretandolo.*<sup>494</sup>

490 Lisa Law, “Home Cooking: Filipino Women and Geographies of the Senses in Hong Kong”, in David Howes (a cura di) *Empire of The Senses: The Sensual Cultur Reader*, Berg, Oxford and New York, 2005, p.225, cit. in M. Zardini (a cura di), *op. cit.* (2005), p.327 (tradotto dall’autore) *the senses are far from innocent: the senses are situated practice that can shed light on the way bodies experience different space of culture.*

491 G. Paba, *op. cit.*, pp.63-64

492 David Howes, “Introduction”, in David Howes (a cura di) *Empire of The Senses: The Sensual Cultur Reader*, Berg, Oxford and New York, 2005, pp.3-4, cit. in Mirko Zardini, *Toward a sensorial urbanism*, in M. Zardini (a cura di), *op. cit.* (2005), p.22 (tradotto dall’autore) *just a matter of biology, psychology, or personal history, but of cultural formation.*

493 G. Martinucci (a cura di), *op. cit.*, p. 294

494 *ibidem*

La fotografia per percepire

*“L’occhio qualificato scopre i veri valori anche se non sono appariscenti; e chi ha fretta di essere notato, ha spesso molto poco da dire.”*

Bruno Zevi, 1948

Osservare significa riuscire a cogliere il senso delle cose, essere capaci di leggere il dato reale in modo critico e consapevole.

In questa che Heidegger definisce l’«*epoca dell’immagine del mondo*», l’impossibilità di riduzione e la necessità di inclusione sembrano le nuove e necessarie azioni che creano un apparente senso di stabilità in questo caotico e complicato modo di vivere.

Lo spazio urbano richiede una maggiore attenzione che si esplicita in una descrizione e una lettura attraverso un’immagine non pittoresca, non commerciale, che crea un rapporto atemporale con chi l’osserva, che mira ad interpretare criticamente la città. L’immagine è come scrive Didi-Hubermann *ben altro che un semplice ritaglio eseguito nel mondo degli aspetti visibili. È un’impronta, un solco, una scia visiva del tempo che essa volle toccare, ma anche dei tempi supplementari – fatalmente anacronistici, eterogenei tra loro – che essa non può, in quanto arte della memoria, fare a meno di agglutinarvi. È cenere mischiata, più o meno calda di diverse braci.*<sup>495</sup>

La ricerca considera le immagini un ulteriore strumento necessario per leggere lo spazio della strada, una lettura non scontata e privata dai suoi cliché e abitudini che conduce ad una condizione di riflessione. L’immagine che può produrre l’osservazione di uno spazio può lasciare disorientati ad un primo sguardo, ma è questa condizione che induce ad una riflessione, un’acquisizione di senso che permetterà subito dopo la sua descrizione e quindi appropriazione. *Un’immagine guardata bene sarebbe allora un’immagine che ha saputo disorientarci, e poi rinnovare il nostro linguaggio, quindi il nostro pensiero.*<sup>496</sup>

L’occhio osserva, percepisce, ma al tempo stesso costruisce l’immagine osservata, si manifesta come la sintesi di uno stato d’animo, della cultura, della sensibilità di leggere il reale.

La fotografia è il primo, quasi immediato, prodotto di questa osservazione. È qualcosa di altro che

495 Georges Didi-Hubermann, *L’immagine brucia*, in A. Pinotti e S. Somaini (a cura di), *op. cit.*, p.263

496 *ivi*, p.255



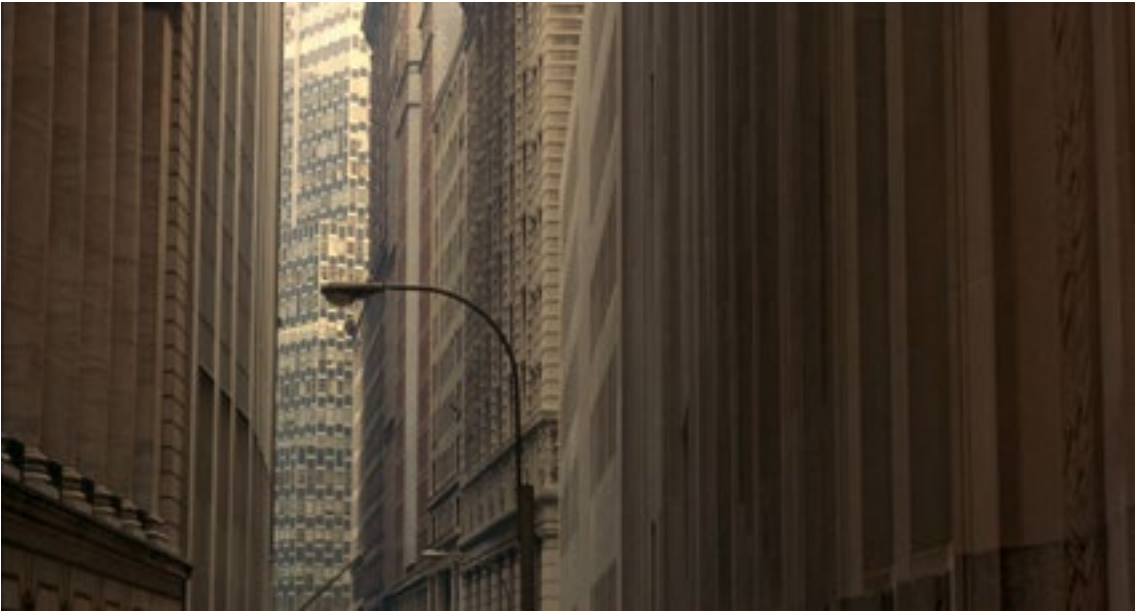
la riproposizione di un fenomeno fisico, reale, è un insieme di sensazioni e percezioni che derivano dall’osservazione di quel fenomeno. *Una fotografia* – scrive John Berger - *non è soltanto un’immagine (come lo è un quadro), un’interpretazione del reale; è anche un’impronta, una cosa riprodotta direttamente dal reale, come l’orma di un piede o una maschera mortuaria.*<sup>497</sup>

Il rapporto tra l’architettura e la fotografia è, negli anni divenuto più articolato, ma è sempre capace di raccontare il tempo della città e il suo carattere. Pensare le immagini significa pensare la loro potenza e il rischio di una immediata dissolvenza o imposizione. Gance<sup>498</sup> nel 1955 scrive che l’uomo ancora non è in grado di conferire una piena maturità al linguaggio delle immagini proprio perché non si è ancora formata un’orientata e stabile cultura intorno a questo argomento. Forse la piena consapevolezza di questo potente mezzo ancora non appartiene all’uomo, che non riesce pienamente a gestire la potenza delle immagini, la loro capacità di andare oltre l’ordinario e allo stesso tempo di toccare quel limite che riduce la comunicazione della realtà della città.

Le immagini, dunque, sono il linguaggio di nuove forme di identità, che travolgono l’uomo fino a prendere il posto del suo pensiero.<sup>499</sup> Ogni cosa viene pensata prima attraverso una sua immagine, una sua visione. Allo stesso modo gli spazi della città sono pensati e immaginati attraverso immagini. La costruzione dell’immagine è qualcosa che ha da sempre affascinato l’architetto, e lo fa continuamente e attraverso diversi strumenti che provano a cogliere e spiegare significati che vanno spesso aldilà delle forme visibili. In particolare, l’immagine dello spazio della città è estremamente connesso a come la città appare e come viene percepita. Le strade di Parigi che vengono rappresentata da Atget sono capaci di cogliere quell’*aura* di cui parla Benjamin, *risucchiano l’aura della realtà, come l’acqua pompata da una neve che affonda, altro modo di dire che la fotografia ci libera, ci “esplica” dall’aura, dall’unico, dalla lontananza e dallo sguardo religioso che chiama questa lontananza.*<sup>500</sup>

L’immagine della strada consuma e esercita il fascino per quel *singolare intreccio di spazio e tempo, per l’apparizione unica di una lontananza, per quanto possa essere vicina.*<sup>501</sup>

La strada è la metafora di ciò che accade in città, flusso continuo di visioni, come in un meraviglioso *Koyaanisqatsi*<sup>502</sup>, che affascina e sorprende. Il film documentario diretto da Godfrey Reggio rappresenta



La strada è la metafora di ciò che accade in città, flusso continuo di visioni, un susseguirsi di immagini che raccontano di un tempo che sta cambiando, di uno spazio che si sta evolvendo. Il documentario di Godfrey Reggio è paradigmatico per l’uso dell’immagine che insieme alla musica racconta uno spaccato di storia. *Koyaanisqatsi*, documentario del 1982 di G. Reggio

la città come una sequenza continua di suoni e immagini che ben sintetizza il nuovo modo di concepire l'arte, la fotografia, la musica, il cinema e l'architettura: *gli spazi della metropoli sono tutti rappresentati come entità dinamiche: forme vettoriali in movimento*.<sup>503</sup> L'uomo vive e percorre la strada producendo continue immagini mentali che diventano il ricordo di quella osservazione, rievocano la percezione dello spazio e le sensazioni della percorrenza.

La fotografia e il cinema divengono strumenti capaci di riprodurre mutevoli immagini dello spazio urbano. Le strade, spazio attivo della città, si compongono di nuovi elementi, non sono più solo linee che delimitano un vuoto ma diventano un insieme di uomini, sensazioni, riti e usi non riducibili a linee trascritte in pianta. Attraverso lo strumento della macchina fotografica<sup>504</sup>, si può cogliere *lo stato d'animo e la tappa cognitiva, dunque l'invisibile e il sussistente (quel che non si può né toccare né contare) diventano in tal modo la cosa, visibile ed esistente, alla portata della vista e del tatto del geografo*.<sup>505</sup>

L'immagine cinematografica succede quella fotografica, la usa e la manipola nella composizione di scene, per raccontare scenari. Giuliana Bruno indaga il rapporto intimo che lega l'architettura e il cinema, *il percorso tattile di queste due pratiche spaziali tocca il terreno psico-sessuale. La loro relazione cinetica è di tipo carnale. [...] lo spazio libera il desiderio. L'habitus è coinvolgimento totale. Su questo terreno, assorbiamo e siamo assorbiti dalle immagini in movimento e dalle storie che le abitano. L'assorbimento del soggetto nella narrazione spaziale implica una serie di trasformazioni interiori, giocate sulla superficie dello spazio. Come nella moda, la forma del consumo coinvolge la "pelle" delle cose – esattamente il contatto dello spazio intimo*.<sup>506</sup> Non è un caso che le prime pellicole cinematografiche, *Manhatta*, *Berlino: Sinfonia di una grande città*<sup>507</sup>, fanno della strada il loro punto di osservazione preferito, raccontano uno spazio che sta cambiando, le riprese non la ritraggono più solo nella visione prospettica ma dall'alto in cui si può cogliere il dinamismo, la velocità, il mondo che scorre al suo interno.

La strada è il luogo di una mutevole narrazione urbana capace di creare immagini mentali dello spazio

viaggio che inizia con la natura per passare successivamente all'intervento dell'uomo e diventa sempre più frenetico, il tutto sottolineato da una colonna sonora molto accattivante. Koyaanisqatsi è una parola della lingua amerinda hopi e significa "vita in tumulto", oppure "vita folle; vita tumultuosa; vita in disintegrazione; vita squilibrata; condizione che richiede un altro stile di vita".

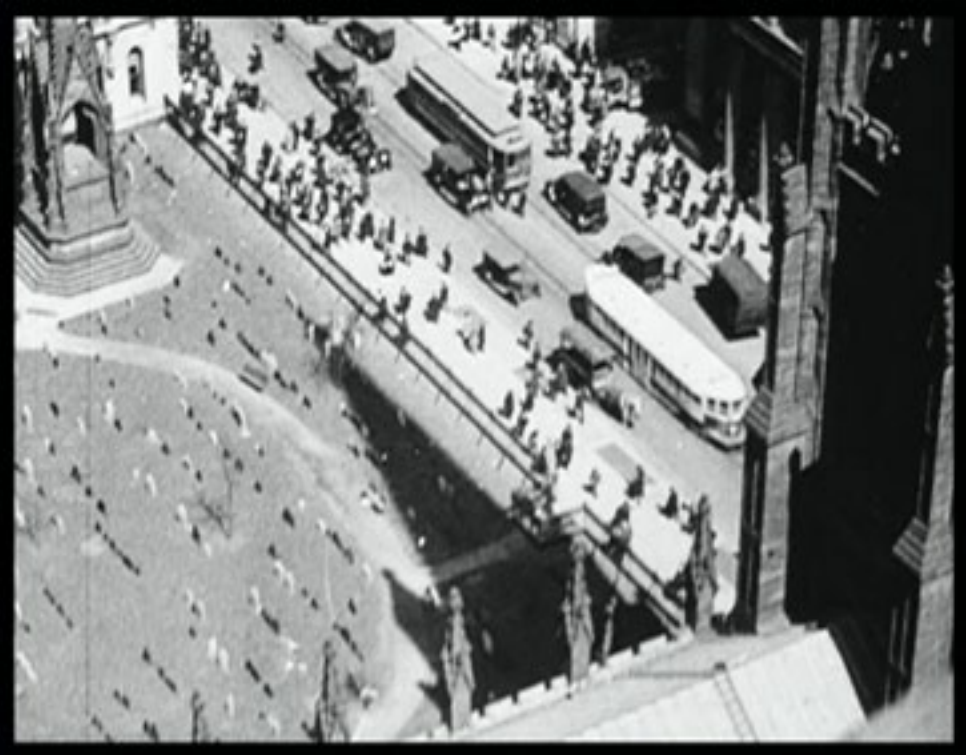
503 Giacomo Ravesi, *La città delle immagini. Cinema, video, architettura, arti visive*, Rubettino, Soveria Mannelli 2011, p.151

504 *Lo strumento fu la macchina fotografica, il mezzo che riduce a dato istantaneamente e obiettivamente prodotto ciò che prima era invece il risultato di un processo soggettivamente e consapevolmente determinato dal punto di vista sociale. E in tal modo la coscienza della natura processuale e sociale della conoscenza (non soltanto di quella geografica) subirono lo stesso destino della bruma che li rappresentava: scomparvero alla vista e perciò cessarono di esistere.* In F. Farinelli, *op. cit.* (2003), p.49

505 F. Farinelli, *op. cit.* (2003), p.49

506 Giuliana Bruno, *L'impero dei sensi: architettura, cinema e tattilità dello spazio*, in G. Bruno, *op. cit.*

507 Si riportano solo alcuni tra i più importanti film che all'inizio del Novecento hanno narrato e identificato la città come vera protagonista. *Manhatta* di Paul Strand e Charles Sheerler, 1921, *Berlino: Sinfonia di una grande città* di Walter Ruttmann, 1927



Le prime immagini cinematografiche usano lo spazio della strada per descrivere e raccontare la città. La strada diviene, come è esplicito nelle opere di Strand, un luogo capace di creare immagini mentali dello spazio attraversato e allo stesso tempo di descrivere città e luoghi vissuti. Fotogramma di *Manhatta*, film di Paul Strand e Charles Sheerler, 1921



L'opera di Thomas Struth è estremamente interessante per il contenuto della ricerca e per la capacità di porre al centro del dibattito contemporaneo non solo la fotografia come strumento comunicativo ma soprattutto affermare l'importanza dello spazio della città.

Le città di Struth sono chiaramente riconoscibili per la modalità con cui vengono rappresentate, per le vedute prospettiche e centrali, per i colori che identificano una chiara volontà di porre l'attenzione agli oggetti, gli edifici, la strada, che divengono i veri protagonisti del racconto.

Thomas Struth, Crosby Street, New York, 1978; Via Vannella Gaetani, Napoli, 1988

attraversato e allo stesso tempo di descrivere città e luoghi vissuti. I movimenti che si svolgono al suo interno e che vengono catturati dalla macchina sono assimilabili a *pratiche spaziali [...] I movimenti sono territori mobilitati al loro interno, mappature di luoghi frequentati: passaggi emotivi. Ecco perché le esperienze urbane – dinamica di spazio, movimento e storia vissuta – incarnano l’effetto del cinema e le sue intime passeggiate*.<sup>508</sup>

La strada, come le immagini cinematografiche e fotografiche, è quindi uno spazio dell’attraversamento e in accordo con Lefebvre: *In senso sociale lo spazio [...] esiste solo in rapporto ad un’attività – in rapporto al (e in virtù del) camminare [...] o viaggiare*<sup>509</sup> Lo strada, attraversata e percorsa, diviene la scena in cui si consuma *l’assorbimento del soggetto nella narrazione*<sup>510</sup>. L’attraversamento tattile dello spazio della strada mette in luce la reale dimensione e misura della città, condizioni che vengono efficacemente narrate dalla voce protagonista del film del 1959 di Alain Resnais, *“Hiroshima mon amour”*: *“Come potevo sapere che questa città fosse fatta a misura d’amore? Come potevo sapere che tu fossi fatto a misura del mio corpo?”* Percorrendo le strade di Hiroshima la protagonista scopre, conosce e riconosce la città in sé. Lo spazio della strada assume la sembianza del suo corpo, che a poco a poco diviene esplicito proprio perché esplorato: la strada contiene e conserva i sentimenti in un continuo susseguirsi di eventi accolti ed espliciti.

La sensazione che riusciamo a cogliere osservando questi spazi urbani deriva in realtà da una condizione di appartenenza che si stabilisce tra l’osservatore e la città, come scrive Susan Sontag, *Le fotografie sono forse tra i più misteriosi tra gli oggetti che formano, dandogli spessore, quell’ambiente che noi definiamo moderno. Esse sono in realtà esperienza catturata, e la macchina fotografica è l’arma ideale di una consapevolezza di tipo acquisitivo*.<sup>511</sup> Fotografare e quindi osservare il mondo, lo spazio della città significa stabile una reazione con il mondo, una relazione di conoscenza e quindi di appropriazione. Questo particolare rapporto che si stabilisce tra chi fotografa e la cosa osservata produce immagini uniche che sono in grado di raccontare diverse storie che dipendono dall’osservatore e dall’ambiente.

Il lavoro di Thomas Struth fa della città un organo esplorato e indagato, in particolare le strade divengono l’elemento urbano di maggiore interesse per la modalità in cui sono osservate e per quello che riescono a comunicare.

Le opere di Struth hanno la forza e la capacità di esprimere la storia del loro tempo, il presente che vivono. Attraverso la rappresentazione di scene quotidiane, culturali, gente e paesaggi, analizza il contingente soffermandosi su quello che vale la pena guardare e costringe l’occhio dell’osservatore e andare oltre la “normale osservazione”.

Struth, formatosi presso la Kunstakademie di Düsseldorf con Joseph Beuys, Hilla e Bernd Becher e



Le immagini scattate sempre allo stesso orario, mettono in evidenza le condizioni di un ambiente che circonda le cose. Questa condizione atmosferica racconta l’aura del luogo osservato. È proprio quella sfumatura di grigio, che permea tra gli edifici e tra le cose che contribuisce alla essenza stessa dell’immagine.  
Thomas Struth, 6th Avenue at 50th Street, New York, 1978

508 Giuliana Bruno, *L'impero dei sensi: architettura, cinema e tattilità dello spazio*, in G. Bruno, *op. cit.*, p.28,

509 H. Lefebvre, *op. cit.* (1974), p.15

510 *ibidem*

511 Susan Sontag, *On Photography*, New York 1973, trad. it. *Sulla fotografia*, Einaudi, Torino 1978, p.4



Gherad Richther, ha portato avanti il loro insegnamento e il loro campo di investigazione che guardava alla caratteristiche e alla possibilità dell’immagine con un inusuale senso di chiarezza e intensità. Oltre a cogliere il senso di questi insegnamenti ha avuto la forza e il coraggio, oltre che la consapevolezza di spingersi oltre: *Eppure ha fatto di più che perdere la fotografia dai suoi ormezzi tradizionali e lanciarla in un mondo di opportunità senza precedenti, per comunicare le complessità del nostro attuale momento di cambiamento percettivo.*<sup>512</sup>

La fotografia è, attraverso l’interpretazione dei suoi lavori, *come un mezzo esteticamente orientato in grado di creare un’arte di analisi culturale e sociale. [...] Usa l’obiettivo per non rendere omaggio all’opera dei suoi antenati (che in termini di fotografia architettonica devono includere le incomparabilmente tranquille e strane visioni di Parigi di Eugène Atget), ma di rappresentare il mondo attualmente - il nostro mondo.*<sup>513</sup>

Gli edifici catturati vengono esaminati e indagati dall’artista che lascia alle loro superfici la massima e più accurata espressione, le facciate e i materiali raccontano la loro storia. Queste immagini sono il risultato di un scavo nella memoria alla ricerca di un significato profondo, che indaga il passato e il presente.

Le immagini scattate di mattina presto, inquadrano rigidi e geometrici scenari urbani. Il singolo punto prospettico che definisce le immagini, fa della strada stessa un assurdo e quasi surreale paesaggio urbano in cui regna il silenzio e una condizione apparentemente deserta in cui il cielo sembra assente. Nelle sue immagini la condizione ambientale assume un ruolo necessario per la definizione dell’aura, dell’atmosfera del luogo che viene osservato. È proprio quella sfumatura di grigio, che permea tra gli edifici, che contribuisce alla essenza stessa dell’immagine. *L’atmosfera permea e si ritrova; la pioggia è appena finita; le nuvole dovrebbero essere lì, ma non si registrano. Potrebbe essere le sette del mattino o le quattro del pomeriggio; è impossibile da dire. La città non è mai stata vista in questo modo prima, da questa visione su un tetto che è un parcheggio dopo che è smesso di piovere.*<sup>514</sup>

Gli edifici divengono la reale materia delle fotografie che fanno della architettura la reale protagonista di un racconto di un tempo passato e presente, ma anche capace di predire una azione trasformativa che viene anticipata da dettagli spesso sfuggitivi.

La fotografia esprime la capacità di creare immagini che stabiliscono una tensione inconciliabile tra il



512 Charles Wylie, *A History of Now: The Art of Thomas Struth*, in Dallas Museum of Art (a cura di) *Thomas Struth 1977-2002*, Yale University Press, New Haven, Connecticut 2002, p. 155 (tradotto dall’autore) *Yet he has done more than most to lose photography from its traditional moorings and launch it into a world of unprecedented opportunity, to communicate the complexities of our present moment of perceptual change.*

513 *ivi*, p. 151 (tradotto dall’autore) *as an aesthetically oriented medium uniquely able to create an art of cultural and social analysis. [...]He uses the lens not to pay homage to the work of his forebears (which in terms of architectural photography must include the incomparably quiet and strange views of Paris by Eugène Atget), but to picture the world at present – our world.*

514 *ivi*, p. 148 (tradotto dall’autore) *Atmosphere permeates and recedes; the rain has just ended; clouds must be there, but they don’t register. It could be seven in the morning or four in the afternoon; it is impossible to tell. The city has never been pictured this way before, from this view on a roof that is a parking lot after it is stopped raining.*

Gli edifici divengono la vera materia, capace di cogliere le trasformazioni del tempo, di essere passato e presente contemporaneamente. Le immagini evocano una condizione di apparenza tra chi osserva e la cosa osservata e sono capaci di mostrare cose che prima non erano state colte.

Thomas Struth, Corso Vittorio Emanuele, Napoli, 1989





Gli oggetti, gli edifici e le automobili, sembrano essere stati lì in quel luogo da sempre, definiscono una totalità di visione e sprigionano un senso di relazione, lo spazio che li circonda è un grande incubatore che assume nutrimento dagli stessi oggetti. L'assenza di persone nelle immagini evoca in maniera chiara la presenza di colui che sta guardando. Come scrive Sennett, le opere di Struth sono opere urbane e capaci di esprimere quel concetto di Urbanità proprio dell'epoca contemporanea, la capacità di preservare una propria individualità anche quando si è in presenza di altri.

Thomas Struth, West Broadway, New York, 1978; Via del Parco Margherita, Napoli, 1988

mondano e lo spettacolare, posta in luoghi che riconosciamo e non abbiamo mai visto prima.<sup>515</sup>

La consapevolezza che la città potesse, attraverso i suoi spazi, descrivere la complessità che l'autore nella prima fase dei suoi studi ricercava nella pittura, è avvenuta per fasi e attraverso un rapporto diretto con l'ambiente urbano. L'immagine diviene quindi una libera osservazione e esecuzione allo stesso tempo, *un luogo che portava i segni della storia e della psicologia nei suoi edifici, nelle automobili e nel cielo, nella totalità e nella loro interrelazione.*<sup>516</sup>

Lo spazio della città si costruisce per pezzi, è concepito come un grande incubatore che assume forza e nutrimento da tutto ciò che lo riempie, gli edifici, le macchine, ma soprattutto chi sta a guardare. L'assenza è uno degli aspetti che con estrema violenza caratterizza le sue immagini: l'assenza di accadimento e di azioni conduce ad un particolare e unico rapporto che lega indissolubilmente l'osservatore e l'oggetto osservato. L'uomo è tutt'altro che assente nelle immagini di Thomas Struth: l'uomo è colui che osserva, che sta per entrare o è entrato nello spazio della città, nelle sue strade, è colui che sta stabilendo delle relazioni con lo spazio, con la sua forma e le sue componenti.

Le immagini cercano sempre di esprimere un processo dialettico tra il soggetto e l'oggetto. La sua ricerca, come scrive James Lingwood, *non è motivata unicamente da un interesse per ciò che possiamo vedere - le superfici dei luoghi, delle persone e dei dipinti ... Egli è altrettanto preoccupato della questione del come vediamo. Poiché il modo in cui vediamo, i modi e le modalità di vedere, sono un potente significante [del] nostro essere sociale, del modo in cui siamo, con noi stessi e con gli altri.*<sup>517</sup>

I suoi primi lavori, rigorosamente in bianco e nero, sono stati affiancati da una nuova ricerca che, negli ultimi anni, ha investigato la sperimentazione del colore che esplora e indaga la città contemporanea. In queste opere la città è un scenografia contemporanea, un insieme di commercio e pubblicità che si declinano in nuovi messaggi del paesaggio e dell'esperienza urbana. Anche in questi lavori Struth pone l'apparecchio fotografico in una posizione centrale: è l'osservatore che sta osservano lo spazio urbano, è colui che cammina il vero spettatore della città.

La fotografia diviene un atto di selezione del mondo esterno. È in grado di rappresentare non solo gli oggetti e gli ambienti che vengono osservati - gente, edifici, spazi urbani, paesaggi - ma soprattutto l'atteggiamento e la condizione di chi sta osservando. Struth attraverso le immagini, elabora un processo investigativo in cui analizza le connessioni e le relazioni tra lo spazio della città e ciò che

accade al suo interno. La fotografia è *“uno strumento di origine scientifica per l'esplorazione psicologica”*<sup>518</sup>

con cui descrive l'atmosfera delle strade come spazi che attendono il verificarsi di un evento, o come luoghi in cui è avvenuto un'azione, e ora restano in attesa in una condizione di quiete quasi apparente.

Thomas Struth è stato in grado di definire una fotografia urbana, in cui si pone particolare attenzione ai margini, alle relazioni tra il contesto e il suo contenuto, alle persone che sono presenti anche quando assenti dall'immagine. Richard Sennett descrive la sua opera come *un'arte quintessenzialmente urbana proprio perché gli edifici, i luoghi e le persone che fotografa non fanno dichiarazioni o rivelano i loro segreti.*

*Riguardiamo a queste immagini, come apprezziamo gli stranieri in una folla; ci sentiamo la loro presenza e la loro vita senza la necessità di trasgredire i confini acquistando intimità o rivelazione esigenti. E, rispettando quei confini, riconosciamo che gli altri sono dotati di una propria vita. “Urbanità” significa che la gente tutela la loro separazione anche quando si presentano direttamente agli altri.*<sup>519</sup>

515 *ivi*, p. 148 (tradotto dall'autore) *an unreconciled tension between the mundane and the spectacular, set within places we both recognize and have never seen before.*

516 *ivi*, pp. 149-150 (tradotto dall'autore) *a place that bore the marks of history and psychology in its buildings, cars, and sky, in the totality and their interrelationship.*

517 Ann Goldstein, *Portraits of Self-Reflection*, in Dallas Museum of Art (a cura di) *op. cit.*, p. 166 (tradotto dall'autore) *is not motivated solely by an interest in what we can see – the surfaces of places, people and paintings... He is equally preoccupied with the question of the way that we see. Because the way that we see, the manners and the modes of seeing, are a powerful signifier [of] our social being, of the way that we are, with ourselves and with others.*

518 *ivi*, p. 168 (tradotto dall'autore) *“a tool of scientific origin for psychological exploration”, and describes his selection of streets by the “atmosphere” of those locations, and the process of considering what structures make these places look the way they do.*

519 Richard Sennett, *Recovery the Photography of Tomas Struth*, in James Lingwood e Matthe Teitelbaum (a cura di), *Thomas Struth: Strangers and Friends*, The MIT Press, Cambridge, 1994, p. 94 (tradotto dall'autore) *a quintessentially urban art precisely because the buildings, places, and people he photographs do not make statements or reveal their secrets. We relate to these images as we might appreciate strangers in a crowd; we feel their presence and life without the need to transgress boundaries buy demanding intimacy or revelation. And, respecting those boundaries, we come to acknowledge that the others are endowed with a life of their own. “Urbanity” means that people guard their separateness even as they present themselves directly to others.*

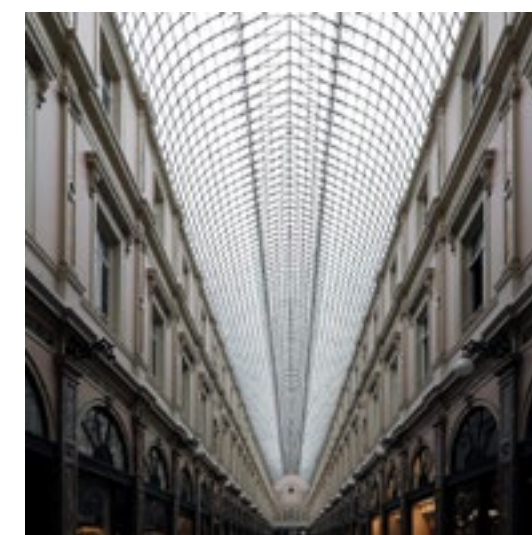
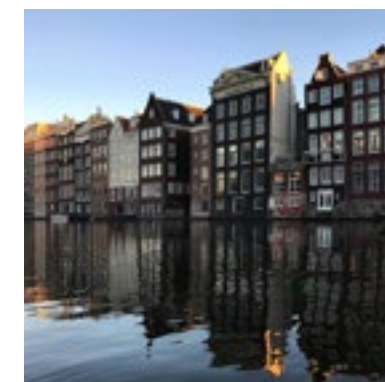
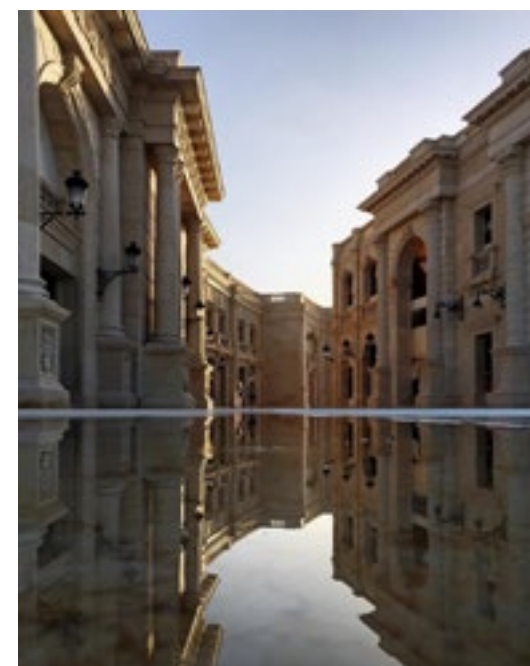
### *Immagini come racconti di città*

Il mondo delle immagini sta subendo una sua evoluzione, da prodotto di nicchia è divenuto uno strumento democratiche può essere usato da tutti e in diverso modo. Se da un lato c'è il pericolo di una egemonia dell'immagine e dell'utilizzo dei social network come uno strumento estraniante e antisociale, dall'altro si può attraverso proprio questo tipo di immagini proporre un modo di osservare, una modalità descrittiva e comunicativa che si serve delle immagini per mostrare uno specifico punti di vista.

Sono state raccolte una serie di immagini di alcuni tra i più "seguiti" influencer che pongono l'attenzione sulla città, per poter raccontare o anche solo immortalare alcune cose viste o attraversate. La raccolta di immagini di città che provengono da diversi sguardi risulta un particolare esercizio di osservazione che sollecita a modalità comunicative ma anche descrittive di frammenti urbani.



@chaiwalla #hallsgrimskirkja reykjavik #osaka #matera

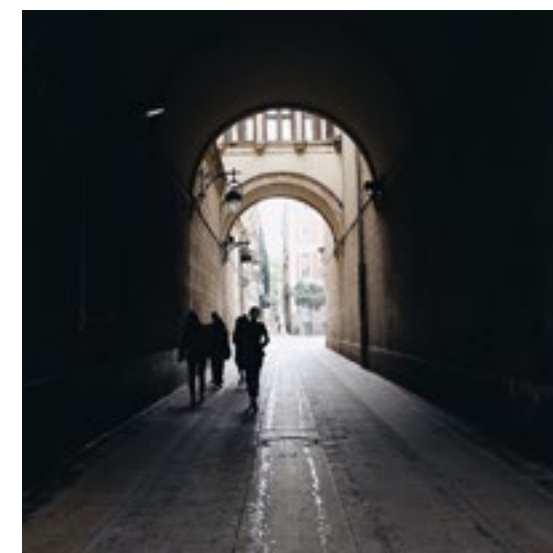


@macenzo #daha #amsterdam #brussell



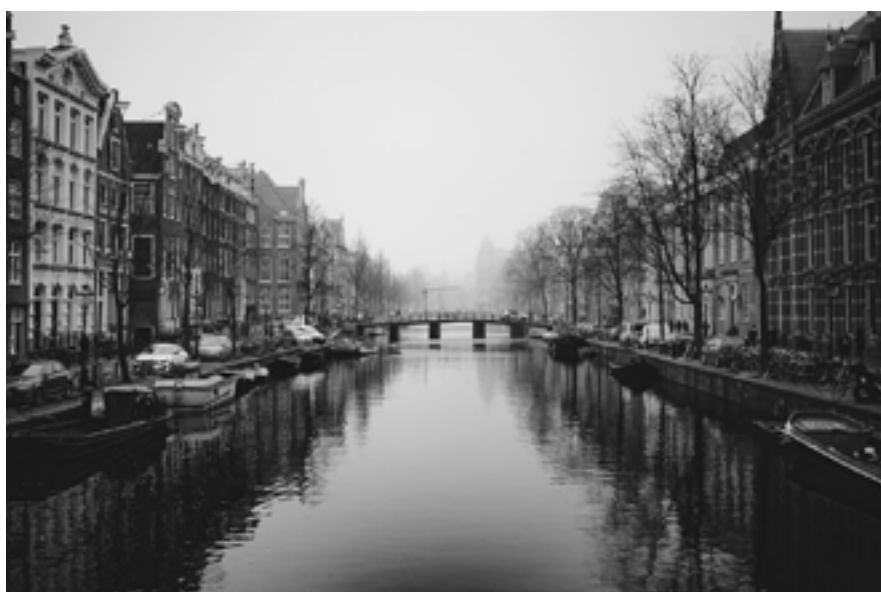


@ nicanogarcia #osaka #rotterdam

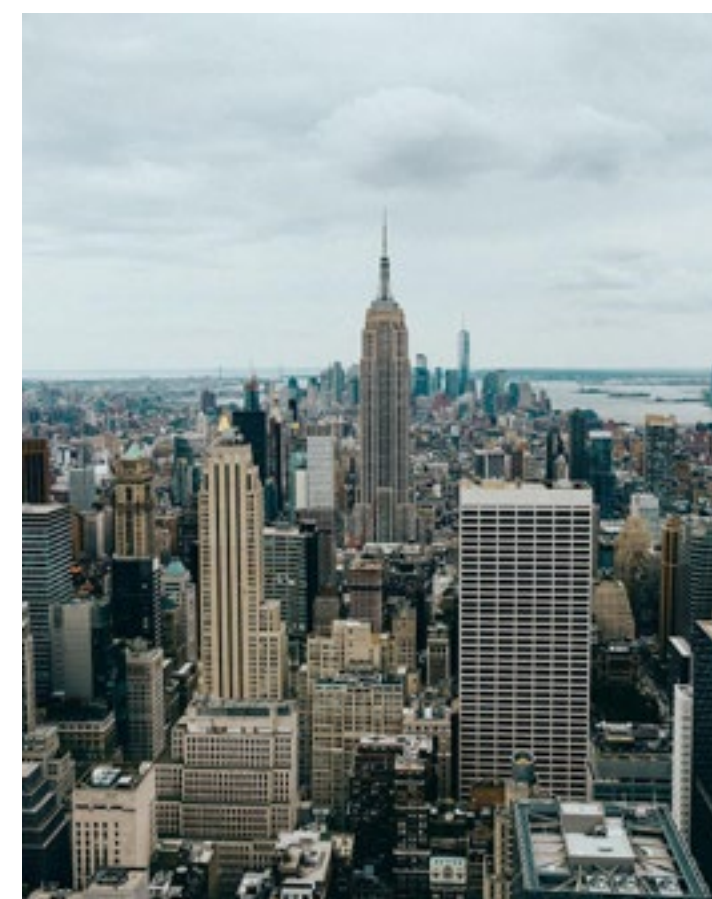
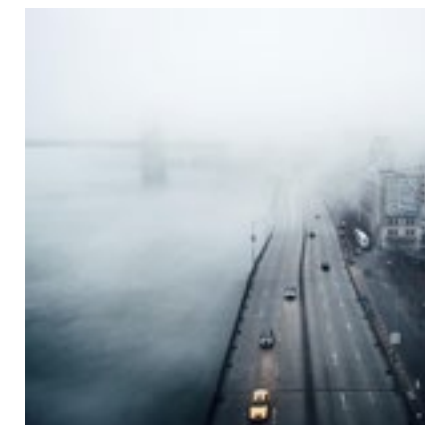


@ barrut #barcelona





@ pdy #amsterdam



@ robinthesky #newyork

## Brevi riflessioni sulla strada oggi

*“Dall’immagine della città non possiamo rimuovere ciò che la nega, perché la città di oggi è anche l’oblio di se stessa che essa stende su questi margini. Eppure, evocando il «libero pensiero» di chi cammina per le strade e l’esperienza della città, non credo di aver parlato di un fantasma o di una forma ormai svanita. Misteriosamente qualcosa resiste, la lussuosa possibilità di una visione caleidoscopica e libera si conserva, e non solo nei quartieri che le sarebbero riservati. Ciò che ho chiamato «grammatica generativa delle gambe», in fondo, non è altro che questo lusso che si manifesta in superficie, un lusso di dettagli in cui si coglie il mondo, la concreta libertà di un gioco che ricomincia giro dopo giro, una libertà politica, nel suo significato più originale.”*

Jean-Christophe Bailly, 2013

Nelle città contemporanee, in seguito ad una serie di riflessioni teoriche e progettuali, lo spazio della strada ha subito un ripensamento sia nella sua componente fisica che semantica. In particolare, le proposte che sono state sviluppate a partire dal Movimento Moderno, hanno contribuito ad una visione dello spazio urbano più vicina ad una grande infrastruttura, una grande macchina identificata in uno spazio chiuso e definito, piuttosto che ad uno spazio appartenente alla città. Il fallimento di queste proposte è esplicito in alcuni grandi edifici concepiti come nuove infrastrutture in cui il senso urbano spesso si tramuta in una sequenza di spazi omologhi, privi di un carattere riconoscibile. Il lascito di queste considerazioni ha condotto ad un sostanziale allontanamento dell’identificazione dello spazio “tra” come quello spazio necessario per la sopravvivenza e la vita degli edifici e della comunità. La conseguenza di queste operazioni, spesso fondate anche su una discrasia tra la cultura urbana e la pratica architettonica, insieme alle condizioni sociali, politiche ed economiche conduce alla smaterializzazione del senso civico e sociale dello spazio urbano, connesso ad altri aspetti che occupano un ruolo sostanziale nel pensare e progettare le città oggi: il commercio, il trasporto, il turismo e la rappresentatività.

La possibilità di osservare la condizione di alcune città europee, ha confermato quanto sia ancora importante studiare lo spazio della città, come gli edifici si relazionano e quali sono le condizioni ai margini. Città come Londra, Berlino, Parigi ma anche Zurigo sono travolte in un processo di rapido rinnovamento che sottolinea un modo di fare architettura che è autorappresentativo dell’opera stessa o di chi la realizza. In molti casi, non si pone attenzione all’ambiente e a quelle condizioni, fisiche e immateriali, che creano un sistema di relazioni nella città che è, invece, possibile riconoscere in quei luoghi che conservano, nonostante le modificazioni, un’intricata sequenza di spazi in grado

di generare un ordine spaziale con un alto grado di densità identitaria. Questi cambiamenti hanno un ritmo estremamente rapido, che va oltre i tempi della costruzione e della sedimentazione che contribuiscono a determinare il carattere dei luoghi, la riconoscibilità e la loro autenticità. In questo contesto emerge un disinteresse generale verso lo spazio pubblico, collettivo, comune, confermato anche da alcuni più recenti studi urbani e proposte progettuali che considerano la strada come un flusso, un insieme di dati, piuttosto che un sistema relazionale e di integrazione: pensata come un canale chiuso, non produce urbanità ma condizioni di esclusione e separazione. A questa visione si oppone quella che un tempo definiva le città e in cui era possibile riconoscere il ruolo che la strada svolgeva: circolazione, spazio pubblico e costruzione di un fronte urbano.<sup>520</sup> Queste tre condizioni cedono ora il posto ad un problema trasportistico, di collegamento, di *branding image*, di commercio e di turismo e *travelling*. Se le prime due questioni sono affidate, prevalentemente, a specialisti ingegneri trasportisti, meccanici o idraulici che mirano ad ottimizzare il funzionamento di sistemi impiantistici e a velocizzare gli spostamenti attraverso la realizzazione di nuove sopraelevate che ottimizzano il traffico cittadino, ed evitano il centro urbano; il *branding image* fa delle strade nuove quinte teatrali, dove, da un lato i protagonisti non sono più gli edifici storici o gli individui, ma banner, grandi teloni, oppure facciate che si tramutano in grandi schermi comunicativi, dall'altro i nuovi edifici si identificano sempre meno con i caratteri della città a vantaggio di logiche di mercato; le nuove modalità di vendita hanno influenzato il modo di pensare e di vivere la strada, non più come uno spazio della città e di scambio ma la strada-boulevard nasce e si sviluppata all'interno di centri commerciali, connessa sempre di più alle attività private e ormai quasi separate dalle attività produttive più pubbliche, come scrivono Çelik, Favro, e Ingersoll: *L'ottimizzazione della produzione e la commerciabilità del contiguo ambiente privato diventano i fattori principali per la progettazione di strade e le autentiche funzioni civiche non sono più associate alla produzione della città. La successiva proliferazione di tipologie architettoniche non collegate alle strade, come il centro commerciale chiuso, sia nelle periferie che nelle città centrali, sono prevalsi come interni, gestiti privatamente come surrogati per la strada pubblica.*<sup>521</sup> In fine, il processo di turistificazione, dilagante in molte città storiche, che cristallizza la forma urbana di numerosi centri: *La scelta di molte città di conservare o mistificare la forma tradizionale della strada secondo un'estetica storica preferita, per soddisfare le aspettative dei turisti, è un'altra indicazione che la strada come luogo per la vita quotidiana, incluso il commercio e gli spettacoli, può essere sottomessa da uno*

520 Si fa riferimento ai tre ruoli fisici delle strade urbane tradizionali descritte da Stephen Marshall in S. Marshall, *op. cit.* (2005), p.6

521 Z. Çelik, D. Favro, e R. Ingersoll (a cura di), *op. cit.*, p.6 (tradotto dall'autore) *Expediency of production and marketability of the contiguous private environment become the major factors in the design of streets, and genuine civic functions are no longer associated with the production of the city. The subsequent proliferation of architectural typologies that are not connected to streets, such as the enclosed shopping mall, both in the suburbs and in center cities, have prevailed as internalized, privately managed surrogates for the public street*

*spettacolo puramente commerciale.*<sup>522</sup>

La strada interpretata come un canale di trasporto, connesso al tema della produzione e del commercio; o come luogo in cui si consuma un turismo di massa; o come uno spazio che tende a definire una nuova quinta urbana che non guarda all'insieme ma ad una esperienza individuale e involutiva dello spazio urbano, rappresentano diversi modi di pensare lo strada e il progetto di pezzi di città contemporanea, in cui si pone più interesse a trarre dei profitti che alla definizione di un luogo dello stare in cui siano esplicite quelle condizioni formali e immateriali che provano a costruire l'*aura* urbana.

Questi aspetti che interessano molte città europee conducono ad una banalizzazione dello spazio urbano, inteso come uno spazio di comunicazione e di percorrenza piuttosto che uno spazio pubblico, urbano, comune.

Il “problema strada” è sempre più distante da una riflessione sullo spazio fisico, costruito e vuoto, sulla sua consistenza ed essenza, e sui significati immateriali sottesi.

Appare necessario avviare un nuovo *discorso* sulla strada, *che comprenda la diversità come necessità biologica e la differenza come la condizione unica impartita dal processo urbano.*<sup>523</sup>

La strada è lo spazio della viabilità, della percorribilità, della socialità, della spazialità, della percezione, della continuità e della proprietà, ma è anche il risultato di una integrazione costante in cui diverse questioni si influenzano, si completano e insieme danno struttura, consistenza allo spazio urbano e al processo di una continua sopravvivenza e di riconoscimento della strada come ambiente di vita.

Come scrive Bailly, *in questo progetto si è pensato che ogni passo avesse valore, che ogni passo fosse una scrittura e, leggendo queste scritture è stato scritto qualcosa di nuovo, qualcosa che ha dato inizio a una nuova lettura, che oggi si fa, con percorsi non soltanto «pratici» e logici, ma soprattutto si prestano alla passeggiata alla flânerie come stati intermedi tra il vialetto e la via. Si dirà che è solo l'inizio ma l'importante è cominciare.*<sup>524</sup> La ricerca ha provato a capire se, nella condizione contemporanea, è ancora possibile definire la strada come l'elemento urbano in grado di dare struttura agli spazi pubblici, comuni propri della città. Ha provato, inoltre, ad interrogarsi su quali potessero essere quegli elementi della strada necessari a descrivere le caratteristiche immateriali che sono sottese nello spazio urbano. La strada è stata indagata e scrutata attraverso un'esplorazione del visibile che ha fatto emergere il contenuto ancora attivo di questo spazio, costituito da un insieme di fenomeni relazionali dati dalla consistenza architettonica dalla vitalità degli abitanti che restituisce e riflette all'intera città.

522 *ibidem* (tradotto dall'autore) *The choice of many cities to conserve or mystify the traditional form of the street according to a preferred historical aesthetic, in order to gratify the expectations of tourists, is another indication that the street as the locus for daily life, including commerce and spectacles, can be subsumed by a purely commercial spectacle*

523 *ibidem* (tradotto dall'autore) *that comprehends diversity as a biological necessity and otherness as the unique condition imparted by the urban process*

524 J. C. Bailly, *op. cit.*, p. 175

Le tre parti della tesi – vagare, girovagare e divagare – hanno posto l’accento su questioni specifiche che hanno accentuato quegli aspetti comuni in cui la strada si identifica.

La strada si struttura attraverso un articolato linguaggio che racchiude il suo stesso significato, il valore della sua storia, l’inatteso dei suoi miti e la ripetizione dei suoi riti. Bernardo Secchi descrive questi aspetti tutti contenuti in quella *metafora del vivere* di cui ri-conosce soprattutto l’importanza e la valenza del vuoto a cui *è stato da sempre affidato un ruolo collettivo; non solo nel senso di costituire lo spazio dove per eccellenza la collettività si vede e riconosce sé stessa, la propria cultura ed i propri “miti”, ma anche in quello di divenire segno di ciò che rende discreto, non omogeneo, articolato e cionondimeno coeso lo spazio sociale. Con il suo ambiguo carattere di traccia che collega e di limite che separa la strada, spazio tra le cose, si è fatta struttura cui gli altri spazi urbani, edificati e non, si riferiscono per acquisire significato: individualmente, come parti dotate di una propria riconoscibile identità, od insieme, come dettagli di una forma comprensibile e più generale.*<sup>525</sup>

Il carattere perlustrativo e inclusivo della ricerca è stato necessario per provare a comprendere, tra i differenti studi e le diverse teorie urbane, quelle caratteristiche spaziali che possono generare nei luoghi una condizione di urbanità necessaria per la vita della città. L’interesse per la strada urbana, che con la sua misura intermedia tiene insieme il particolare e il generale, ha indotto ad una riflessione che interessa propriamente una dimensione architettonica, distante da un concetto utopistico o infrastrutturale e territoriale, che invece, ha parametri e flussi differenti. In particolare, gli studi di Rowe che hanno guardato lo spazio della città in maniera estremamente analitica sono stati di particolare valore perché hanno avviato una riflessione, già precedentemente strutturata dal Nolli, di un ripensamento del vuoto, di quello spazio tra gli edifici che costruisce e misura la strada.

Lo spazio della strada si identifica da un lato, come quella sequenza di vuoti e di pieni che stabiliscono un indissolubile legame esplicitato dal *pochè* in quanto *materia solida che inquadra una quantità di eventi spaziali*<sup>526</sup>, dall’altro genera *un senso di rapporto, di comunanza [...] lo si sente come una irrefutabile esigenza interiore di una presenza*<sup>527</sup> che si esplicita in una sequenza di rapporti armonici: la relazione tra il pieno e il vuoto viene misurato non da un punto di vista quantitativo ma qualitativo. Il concetto di armonia risiede nello spazio della strada per quella natura relazionale che si riconosce nell’equilibrio tra i suoi elementi.

La ricerca studia e riconosce questo sistema esplicito nella strada urbana costituita da una sequenza di forme che definiscono uno spazio della strada complesso, generato da una articolata variazione formale e semantica.

Leggere, interpretare e quindi appropriarsi di queste componenti che definiscono il vuoto della strada divengono azioni necessarie per comprendere e riconoscere negli spazi costruiti il senso di urbanità.

Ponendo sempre uno sguardo in bilico tra il visibile e l’invisibile, si è cercato di condurre un’azione di disvelamento che consentisse prima di tutto la comprensione del manufatto esplorato. Questa azione conoscitiva ha richiesto un processo di scomposizione, per parti, che ha posto in campo questioni specifiche e generali.

La metodologia di lettura urbana proposta ha indagato tre diversi livelli interpretativi, la consistenza del margine, la struttura del volume e la forza dell’immagine con l’intento di esplorare e esaltare alcuni dati che riguardano l’essenza materica e immateriale della strada.

Il primo livello interpretativo ha indagato il tema della profondità dello spazio della strada, condizione contenuta nel margine che delimita lo spazio pubblico e privato. Questa condizione di spessore e di densità è insita nelle architetture e nelle diverse forme di abitare lo spazio urbano; il secondo livello si è soffermato sulle forme spaziali, concrete e immateriali, che costituiscono la strada e definiscono l’articolazione strutturale della stessa; l’ultimo livello ha esplorato l’immagine, il visibile che prova a cogliere le consistenze immateriali e le sensazioni dello spazio.

In questo percorso conoscitivo si è provato a tenere insieme continue variazioni di osservazioni, sia da un punto di vista fisico, alterando visioni/descrizioni zenitali con immersioni prospettiche e ravvicinate, che semantico e culturale, legando questioni provenienti spesso da contesti estremamente diversi e apparentemente distanti.

I tre livelli di lettura, pur partendo da nozioni proprie dell’analisi urbana, provano a sintetizzare e ad incrociarsi con alcuni aspetti che non sempre sono considerati primari nello studio e l’analisi della città, quei caratteri che non sono tangibili ma che appartengono alle forme costruite, che si esplicitano nell’osservazione della realtà. I concetti di figura, forma e immagine della strada non sono connessi solo una serie di riflessioni elaborate nella seconda metà del Novecento, ma sono stati comparati e confrontati con aspetti del mondo della letteratura e dell’arte, della filosofia e della sociologia. L’intento è quello di esplorare e assimilare il dato fisico per comprendere quali sono quegli aspetti immateriali ad esso sottesi. Questa operazione è volta a identificare tutti quei parametri che non si possono misurare, definire con numeri e dati, ma che investono le città, la animano.

Il risultato, esplicitato attraverso il disegno e l’immagine, è uno sguardo di sintesi, ma molteplice, non unico e unidirezionale ma aperto, che prova a comprendere i caratteri dello spazio urbano che oggi sono necessari per provare a descrivere i luoghi.

Pur riconoscendo l’importanza di alcune operazioni, fra tutte quella di Allan Jacobs, proprio per la specificità e l’interesse che volge al dato fisico della strada, la misurazione, il rilievo dei rapporti dimensionali e spaziali, è evidente la presenza di mancanze, dimenticanze o lacune. I risultati di queste operazioni estremamente meccaniche divengono spesso solo ri-proposizioni di alcuni dati materici, tipologici, senza avere la certezza che un’applicazione così metodica, dimensionalmente e geometricamente, sia sufficiente a riportare in nuove strade (da costruire o riqualificare) quella condizione di unicità, di *aura* proprie dei luoghi.

La strada è, infine, quell’elemento urbano capace di cogliere la qualità e l’essenza di un luogo, come afferma Eberle, *assume anche la funzione di agire come catalizzatore per l’atmosfera. [...] La strada è il punto*

525 Bernardo Secchi, “Lo spessore della strada”, in Casabella n.553-554, gennaio – febbraio 1989

526 C. Rowe, F. Koetter, *Collage City*, pag. 130 in C. Toscani, *op. cit.* (2011), p.60

527 C. Norberg-Schulz, *op. cit.* (1980), pp. 132-133

*di partenza quando viene elaborato un piano. La sua struttura può anticipare l'atmosfera in un nuovo distretto anche prima che siano stati eretti gli edifici.*<sup>528</sup>

Da questa esperienza emerge come la strada sia ancora un elemento necessario per la definizione di un luogo della città. La ricerca propone una possibile modalità di osservazione, di conoscenza e di appropriazione di questo spazio, non con la pretesa di essere l'unica possibile ma è quella che si fonda e parte dal visibile, ovvero quello che gli occhi riescono a cogliere.

I tre livelli interpretativi che sono stati proposti per guidare la lettura dello spazio urbano hanno fatto emergere alcuni aspetti comuni che appartengono a strade urbane, anche molto differenti tra di loro e che contribuiscono a quella definizione complessiva e unitaria propria dei luoghi con un alto senso di urbanità. Questi aspetti, seppur manifesti sotto differenti forme, possono divenire la base per la costruzione di un “catalogo” di elementi possibili che aiutano a definire lo spazio della strada come uno spazio urbano di relazioni:

*La definizione del margine;* questo concetto si esplicita nella riconoscibilità dei margini, che pone particolare attenzione alla transizione dei passaggi tra il dentro e il fuori, alla definizione di soglie spaziali e alla lettura di quei dispositivi architettonici in grado di determinare filtri visuali e fisici. Questa condizione può essere espressa sia attraverso una prevalenza della componente verticale (le facciate degli edifici) che orizzontale (dalla consistenza del suolo). Si intende sottolineare come la necessità tutti questi elementi di transizione e di passaggio siano considerati costituiti di un proprio spessore che delimita spazi che assumono significati diversi.

*La condizione dell'equilibrio;* in questo luogo vive quel “patto” tra le cose, una forma di rispetto morale che spinge ad una condizione di coesistenza di differenti parti, una forma di rispetto e di sopportazione che i differenti edifici sembrano stabilire l'un l'altro fino al quello stato di tensione che non si vede ma di cui si sente la presenza, un'armonia e un equilibrio che silenziosamente disegna una *prosa* che raramente si traduce in *poesia*.

*Il coinvolgimento dei sensi;* la strada urbana avvia un'azione di coinvolgimento sensoriale che parte dalla consistenza propria delle cose, delle case, della materia e giunge al corpo. Attraversare, percorrere e vivere questi spazi genera un legame che unisce lo spazio e l'uomo, inducendolo in una simbiosi che provoca uno scambio di interazioni tra le parti che abitano lo spazio.

*Il luogo dell'accoglienza;* la strada è quello spazio che accoglie e ispira scambi sociali. È il luogo dove si incontra la diversità, in senso fisico e immateriale; è un contenuto culturale che si esplicita negli usi e in quelle forme di permanenze e di variazioni che continuamente investono questo manufatto urbano. Questi aspetti, emersi dal confronto di Via Tribunali a Napoli e St John Street a Londra, sono solo alcuni di quelli necessari a definire il carattere di una strada urbana. Vanno forse considerati come il principio

528 D. Eberle, E. Tröger, *op. cit.*, p. 200 (tradotto dall'autore) *the public street also assumes the function of acting as a catalyst for atmosphere. [...] The street is always the first consideration when a plan is drawn up. Its layout can anticipate the atmosphere in a new district even before any buildings are erected.*

di un'indagine che potrà essere ampliata in possibili futuri approfondimenti che volgono l'interesse alla strada come uno spazio complesso, ma prima di tutto uno spazio costruito.

La condizione, che in molte città sta dilagando, in cui nuovi quartieri, progettati e realizzati da architetti affermati, mancano di un senso di unità e di urbanità, sollecita un ripensamento dello spazio della città. È forse necessario educare nuovamente alla lettura dei luoghi e appropriarsi di quelle condizioni spaziali che rendono uniche queste coesistenze. La ricerca si prospetta come un inizio di un ragionamento più ampio e complesso che pone la strada urbana nuovamente al centro del dibattito architettonico, con l'intento – riprendendo ancora Secchi – di restituire *il suo spessore funzionale e semantico, farla divenire ancora elemento costitutivo del progetto urbano e territoriale, materiale resistente, che, con la propria forma, si opponga al prorompere frammentario degli eventi e degli interessi, al fluidificarsi e mescolarsi delle idee, all'annullarsi di ogni differenza tra progetti alternativi, di ogni criterio atto a stabilire la loro legittimità.*<sup>529</sup>

529 Bernardo Secchi, “Lo spessore della strada”, in Casabella n.553-554, gennaio – febbraio 1989



Benerice Abbott, View of Exchange Place from Broadway, New York, 1934



Bibliografia

Arnheim R., *The Dynamics of Architectural Form*, University of California Press, trad. it. *La dinamica della forma architettonica*, Feltrinelli, Milano 1981

Augé M., *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano 1992

Augé M., *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori, Milano 2006

Bachelard G., *La poétique de l'espace*, 1957, tr. it. *La poetica dello spazio*, Dedalo, Bari 1975

Bailly J.-C., *La phraïse urbaine. Essai*, 2016, trad. it. *La frase urbana*, Bollati Boringhieri, Torino 2016

Barthes R., *L'impero dei segni*, trad. it Marco Vallora, Einaudi, Torino 1984

Bauman Z., *Vita liquida*, Laterza, Roma-Bari 2005

Benjamin W., (a cura di Rolf Tiedemann), *I «passages» di Parigi*, Einaudi, Torino 1982

Benjamin W., *Infanzia berlinese intorno al millenovecento*, Einaudi, Torino 1987

Benjamin W., *Städtebilder*, Suhrkamp Verlag, Francoforte 1963, trad. it. di G. Backhaus, M. Bertolini, G. Carchia, E. Ganni, H. Riediger, *Immagini di città*, Einaudi, Torino 2007

Benjamin W., *Strada a senso unico*, Einaudi, Torino 1955

Benjamin W., *Charles Baudelaire. Un poeta lirico nell'età del capitalismo avanzato*, Neri Pozza, Vicenza 2012

Berman M., *Tutto ciò che è solido svanisce nell'aria*, Il Mulino, Bologna 1985

Borges J.L., *La biblioteca di Babele*, Einaudi, Torino 1955

De Carlo G., *Nelle città del mondo*, Marsilio, Venezia 1998

Dorfles G., *Horror Pleni. La (in)civiltà del rumore*, Castelvechi, Roma 2008

Duneier, M., *Sidewalk*, Farrar, Strauss and Giroux, New York 2000

Elkann A., *Muc*, in *Strade*, Union Printing, Viterbo 2004

Foucault M., *Le parole e le cose. Un'archeologia delle scienze umane*, Rizzoli, Milano 1966

Foucault M., *Spazi altri: i luoghi delle eterotopie*, trad. Tiziana Villani e Pino Tripodi, a cura di Salvo Vaccaro, Mimesis, Milano 2002

Gagliardi M. L. (a cura di), *La misura dello spazio. Fotografia e architettura: conversazioni con i protagonisti*, Contrasto, Roma 2010

Gregotti V., *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Milano 1966

Gregotti V., *Le scarpe di Van Gogh. Modificazioni nell'architettura*, Einaudi, Torino 1994

Heidegger, M. Costruire Abitare Pensare, in *Saggi e discorsi* (a cura di Gianni Vattimo), Mursia, Milano 1991

Heidegger M., *Essere e tempo*, a cura di Pietro Chiodi, Longanesi, Milano 1976

Jacobs J., *The death and the life of great American cities*, 1961, trad. it. *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, Torino 1969

Koolhaas R., *Delirious New York*, The Monacelli Press, New York 1978

Koolhaas R., *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, a cura di G. Mastrigli, Quodlibet, Macerata 2006

Kostof S., *The City Assembled: Elements of Urban Form through History*, Little Brown, Boston 1992

Lefebvre H., *La prodution de l'Espace*, Edition Anthropos 1974, trad. it. *La produzione dello spazio*, Moizzi Editore, Milano, 1976

Lefebvre H., *Writing on cities*, Blakwell Publisher, Massachussets 1996

Lévi-Strauss C., *Tristes Tropiques*, Parigi 1955, ed. it. *Tristi Tropici*, Il Saggiatore, Milano 1960

Long R., *Walking the line*, Thames & Hudson, Londra 2002

Lynch K., *The image of the city*, 1960 trad. it. *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia 1964

Madanipour A., *Public and Private Spaces of the City*, Routledge, New York 2003

Maldonado T., *Reale e virtuale*, Feltrinelli, Milano 2005

Marshall S., *Streetts & Patterns*, Spon Press, Abingdon, Oxon 2005

Merleau-Ponty M., *Phénoménologie de la perception*, Éditions Gallimard, Parigi 1945, trad. it. *Fenomenologia della percezione*, Il Saggiatore, Milano 1965

Merleau-Ponty M., *The visible and the invisible*, Northwestern University Press, Evanston 1968

Moneo R., *Costruire nel costruito*, Allemandi 2007

Moneo R., *La solitudine degli edifici e altri scritti*, Allemandi 2004

Moretti A., *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, Franco Angeli, Milano 1996

Moudon A. V. (a cura di) *Public Street for Public Use*, Van Nostrand Reinhold Company, New York 1987

Mumford L., *The Culture of the cities*, New York 1938, trad. it. *La cultura delle città*, Edizioni di Comunità, Milano 1953

Muratori S., *Studi per una operante storia urbana di Roma*, Consiglio nazionale delle ricerche, Roma 1963

Norberg-Schulz C., *Genius Loci: Paesaggio, ambiente, architettura*, Electa, Milano 1979

Norberg-Schulz C., *L'abitare. L'insediamento, lo spazio urbano, la casa*, Electa, Milano 1984

Pareyson L., *Teoria della formatività*, Gruppo editoriale Fabbri, Bompiani, Sonzogno, Etas, Milano 1988

Quaroni L., *La città fisica*, Antonio Terranova (a cura di), Laterza, Bari 1981

Quaroni L., *La Torre di Babele*, Marsilio Editori, Padova 1967

Romano M., *L'estetica della città europea*, Einaudi, Torino 2005

Rossi A., *L'architettura della città*, Città Studi Edizioni, Milano, 1966

Rovatti P. A., Vattimo G. (a cura di), *Pensiero debole*, Feltrinelli, Milano 1983

Rowe C. e Koetter F., *Collage city*, MIT Press, Cambridge 1978

Rowe C., *The Architexture of Good Intensions. Towards a Possible Retrospect*, 1994, trad. it. *L'architettura delle buone intenzioni. Verso una visione retrospettiva possibile*, Pendragon, Bologna 2005

Rudofsky B., *Architecture Without Architects: A Short Introduction to Non-Pedigreed Architecture*, The Museum of Modern Art, New York 1965

Ryckwert J., *The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy, and The Ancient World*, 1963 trad. it. *L'idea di città: antropologia della forma urbana nel mondo antico*, Adelphi, Milano 2002

Samonà G., *L'urbanistica e l'avvenire della città: negli stati europei*, Laterza, Bari-Roma 1959

Secchi R., *La strada tra piano e progetto*, Edizioni Prospettive, Roma 2010

Smithson A., Smithson P., *Urban structuring. Studies of Alison and Peter Smithson*, Londra 1967, trad it. di Giulio Petti e Adriana Pelucca, *Struttura urbana. Studi di Alison e Peter Smithson*, Calderini, Bologna 1971

Smithson P. & A., *The Charged void*, Monacelli Press, New York 2005

Vattimo G., *La fine della modernità*, Garzanti, Milano 1985

Vattimo G., *La società trasparente*, Garzanti, Milano 1989

Venturi R., *Complexity and contraddiction in architecture*, New York 1966, trad. it. di Raffaele Gorjux, Margherita Rossi-Paulis, *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Dedalo, Bari 1980

Venturi R., Scott Brown D., Izenour S., *Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, Cambridge 1972, trad. it. di Maurizio Sabini, *Imparare da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Quodlibet Abitare, Macerata 2010

Vidler A., *Il perturbante dell'architettura. Saggi sul disagio nell'età contemporanea*, Einaudi, Torino 1992

Vidler A., *La deformazione dello spazio. Arte, architettura e disagio nella cultura moderna*, Postmedia, Milano 2002

Parte I

Ajroldi C., Cannone F., De Simone F. (a cura di), Lettere su Palermo di Giuseppe Samonà e Giancarlo De Carlo per il Piano Programma del Centro Storico 1979-82, Officina Edizioni, Roma 1994

Alexander C., *A Pattern Language. Towns – Buildings - Constructions*, Oxford University Press, New York 1977

Smithson A. & P., *Urban structuring. Studies of Alison and Peter Smithson*, Londra 1967, trad it. di Giulio Petti e Adriana Pelucca, *Struttura urbana. Studi di Alison e Peter Smithson*, Calderini, Bologna 1971

Allan B. Jacobs, *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge 1995

Anderson S. (a cura di), *On streets*, MIT Press, Cambridge 1978, trad. it. di Pasquale Portoghese e Donatella Quaglione, *Strade*, Dedalo edizioni, Bari 1982

Appleyard D., Gerson M. S., Lintell M., *Livable Streets*, University of California Press, California 1981

Arendt H., *The Human Condition*, 1958; trad. it. *Vita Activa: La condizione umana*, Bompiani, Milano 1964

Aymonino C., Aldegheri C., Sabini M., Gruppo architettura (Venice, Italy), *Per un'idea di città: la ricerca del Gruppo Architettura a Venezia (1968-1974)*, Cluva, Venezia 1985

Banham R., *The New Brutalism*, Reinhold, New York 1996

Bauman, Z., *Dentro la globalizzazione: Le conseguenze sulle persone*, Laterza, Roma-Bari 1998

Beckett S., *The Beckett Trilogy: Molloy, Malone, Dies, The Unnamable*, Picador, Londra 1979

Beigel F., Christou P., *Baukunst 01, Florian Beigel and Philip Christou, The idea of City*, Ajand Limited, Londra 2013

Benevolo L., *Lo scenario fisico delle città*, in AA. VV., *Principi e forme della città*, Libri Scheiwiller, Milano 1993

Benjamin W., *Charles Baudelaire. Un poeta lirico nell'età del capitalismo avanzato*, Neri Pozza, Vicenza 2012

Berman M., *Baudelaire: il modernismo per le strade*, in *Tutto ciò che è solido svanisce nell'aria*, Il Mulino, Bologna 1985

Castells M., *Informationalism, Networks, and the Network Society: a Theoretical Blueprinting, The network society: a Cross-Cultural Perspective*, Edward Elgar, Northampton 2004

Çelik Z., Favro D. e Ingersoll R.(a cura di), *Streets. Critical Perspectives on Public Space*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles 1994

Chambers I., *Migrancy, Culture, Identity*, 1994, tr. it. *Paesaggi migratori. Cultura e identità nell'epoca postcoloniale*, Meltemi editore, Roma 2003

Chipperfield D., Kieran Long, Shumi Bose (a cura di), *Common Ground. A critical reader*, Marsilio Editori, Venezia 2012

Choay F., *L'orizzonte del posturbano*, a cura di Ernesto d'Alfonso, Officina Edizioni, Roma 1992

Cullen G., *Townscape*, Architectural Press, Londra 1968

Di Biagi P., *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli Editore, Roma 2002

Eberle D., Tröger E., *Density & Atmosphere. On Factors relating to Building Density in the European City*, Birkhäuser, Basilea 2014

Fyfe N. R. (a cura di), *Images of the Street. Planning, identit and control in public space*, Routledge, Londra 1998

Gehl J., *Cities for People*, Island Press, Washington 2010

Gehl J., *Life between buildings*, 1987, trad. it. *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli editori, Rimini 1991

Habermas J., *Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaates*, Frankfurt a.M. 1992, trad. it. *Fatti e norme. Contributi a una teoria discorsiva del diritto e della democrazia*, Guerini, Milano 1996

Heidegger M., *Poetry, Language, Thought*. Albert Hofstadter, New York 1971

Hertzberger H., *Lessons for Students in Architecture*, 010 Uitgeverij, Rotterndam 1991

Hillier B., *Space is the machine: A Configurational Theory of Architecture*, Cambridge University Press, Cambridge 1998

Kahn L. I., “CIAM in Otterlo, 1959”, in Alessandra Latour, a cura di, Louis I. Kahn. Writings, Lectures, Interviews, Rizzoli International, New York 1991

Krier R., *Stadtraum in theorie und Praxis*, Karl Kramer, Stuggart 1975, trad. it. di Mara De Benedetti, *Lo spazio della città*, CittàStudi, Milano 1982

Le Corbusier, *Urbanisme*, Parigi 1924, trad. it. *Urbanistica*, Il Saggiatore, Milano 1967

Maki F., *Investigations in Collective Form*. A Special Publication, No.2, Washington University School of Architecture, St. Louis 1964

Marshall S., *The street: Integrating transport and the urban environment*, In K. J. Button & D. A. Hensher (a cura di), *Handbook of Transport and the Environment (Handbooks in Transport, Volume 4)*, Elsevier, Oxford 2006

Mehta V., *The Street. A quintessential Social Public Space*, Routledge, Londra 2014

Piacentini M., *Il volto di Roma*, Edizioni della Bussola, Roma 1944

Poëte M., *Introduction à l'Urbanisme*, Ancienne Librairie Furne Boivin, Parigi 1929; trad. it. *Introduzione all'urbanistica: la città antica*, Einaudi, Torino 1958

Rudofsky B., *Streets for People: a primer for Americans*, Doubleday & Co., New York 1969, trad. it. *Strade per la città: architettura e ambiente umano*, Laterza, Roma-Bari 1981

Salingaros N. A., *Principles of Urban Structure*, Techne Press, Amsterdam 1995

Sennett R., *The coscience of the eye*, New York 1990, trad. it. *La coscienza dell'occhio. Progetto e vita sociale nella città*, Feltrinelli, Milano 1992

Southworth M. & Ben-Joseph F., *Streets and the Shaping of towns and cities*, McGraw-Hill, New York 1997

Spiro K., *The City Assembled: Elements of Urban Form through History*, Little Brown, Boston 1992

Stephen Marshall, *Streets & Patterns*, Spon Press, Abingdon, Oxon 2005

Toscani C., *L'invariante architettonico e urbano del poché*, Maggioli Editore, Rimini 2011

Trancik R., *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Company, New York 1986

U. Eco, M. Augé, G. Didi-Huberman, *La forza delle immagini*, Franco Angeli, Milano 2015

Whyte W. H., *The social life of small urban spaces*, Project for Public Spaces Inc, New York 1980

Parte II

AA. VV., *Principi e forme della città*, Libri Scheiwiller, Milano 1993

Ajroldi C. (a cura di), *La ricerca sui Centri Storici. Giuseppe Samonà e il Piano Programma per Palermo*, Edabook 02, Arcane, Roma 2004

Baudrillard J., *Le système des objects*, 1968, tr. it. *Il sistema degli oggetti*, Bompiani, Milano 2009

Beigel F., Christou P., *Architecture as City: Saemanguem Island City*, Springer-Verlag, Vienna 2010

Beigel F., Christou P., *Baukunst 01, Florian Beigel and Philip Christou, The idea of City*, Ajand Limited, Londra 2013

Benjamin W., *Breve storia della fotografia*, Passigli editore, Bagno a Ripoli 2014

Benjamin W., *Städtebilder*, Suhrkamp Verlag, Francoforte 1963; tr. it. *Immagini di città*, Einaudi, Torino 2007

Bernhard T., *Gehen*, Suhrkamp Frankfurt 1980

Borges J. L., *El Aleph*, Buenos Aires, 1952, trad. it. *L'Aleph*, Feltrinelli, Milano 1959

Caeiro A. (eteronimo di Fernando Pessoa), *XXIV - O que Nós Vemos* in *O Guardador de Rebanhos* 1925, tr. in. Darlene J. Sadlier, *An Inroduction to Fernando Pessoa. Modernism and the Paradoxes of Authorship*, University Press of Florida, USA 1998

Calvino I., *Le città invisibili*, Mondadori, Milano 1993

Cangiullo F., *Le vie della città*, Tommaso Pironti Editore, Napoli 1937

Cerotto P., *Per le antiche strade. Percorsi e tracciati della città di Napoli*, Grafie, Potenza 2006

Chambers I., *Migrancy, Culture, Identity*, 1994, tr. it. *Paesaggi migratori. Cultura e identità nell'epoca postcoloniale*, Meltemi editore, Roma 2003

Cherry B. e Pevsner N., *London. 4 North. The buildings of England*, Penguin, Londra 1998

Cooper R., Evans G. and Biko C. (a cura di) *Designing Sustainable Cities*, Wiley-Blackwell, Hoboken 2009

d'Ambrosio A., *Le vie di Napoli antica nella città moderna*, Mario Miliano Editore, Napoli 1972

De Seta C., *Storia della città di Napoli, dalle origini al Settecento*, Laterza, Bari 1973

Havik K., *Urban Literacy. A Scriptive Approach to the Experience, Use, and Imagination of Place*, TU Delft Library, Delft 2012

Husserl E., *Ideen zu einer reinen Phänomenologie und phänomenologischen Philosophie* (1913), trad. it. *Idee per una fenomenologia pura e una filosofia fenomenologica*, Einaudi, Torino 1965

Lefebvre H., *La Révolution urbaine*, Editions Gallimard, Parigi 1970; trad. in. *The Urban Revolution*, University of Minnesota Press, Minneapolis/Londra 2003

Marrone R., *Le strade di Napoli*, Grandi Opere della Newton Periodici, Roma 1991

Napoli M., *Napoli Greco-Romana*, Fausto Fiorentini Editore, Napoli 1959

Olsen D. J., *The City as a Work of Art. London, Paris, Vienna*, Yale University, 1986 trad. it. *La città come opera d'arte. Londra, Parigi, Vienna*, Serra e Riva Editori, Milano 1987

Paba G., *Luoghi comuni. La città come laboratorio di progetti collettivi*, FrancoAngeli, Milano 2006

Penn A., Perdikogianni I. e Motram C., *The Generation of Diversity*, in Rache Cooper, Graeme Evans and Christopher Biko (a cura di) *Designing Sustainable Cities*, Wiley-Blackwell, Hoboken, (USA)

Perec G., *Espèces d'espaces*, 1974, Parigi, trad. it. *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, Torino 1989

Rasmussen S. E., *London, the unique city*, MIT Press, Londra 1982

Roberts M. and Greed C. (a cura di) *Approaching Urban Design. The Design Process*, Pearson Education, Essex 2001

Rossi A., *Scritti scelti sull'architettura e la città 1956-1972*, a cura di R. Bonicalzi, CLUP, Milano 1975

Savarese L., *Il centro antico di Napoli, analisi delle trasformazioni urbane*, Electa Napoli, Napoli 1991

Savarese L., *Il centro antico di Napoli, modelli "ricostruttivi" di palazzi*, Electa Napoli, Napoli 2002

Sergison J. e Bates S., *Papers*, Sergison e Bates architects, Londra 2001

Spiegelberg H., *The Phenomenological Movement, a historical introduction*, Kluwen Academic Publishers, Dordrecht 1994

Stow J., *Survey of London*, 1599, in *Survey of London: Volume 46, South and East Clerkenwell*, London County Council, Londra 2008

Temple P. (a cura di) *Survey of London: Volume 46, South and East Clerkenwell*, Yale University Press, Londra 2008

Wingo L., Jr. (a cura di), *Cities and Space. The future use of urban land*, The Johns Hopkins Press, Baltimora 1963

Parte III

AA.VV., *Chillida 1948-1998* Aldeasa, Madrid 2000

Alvaro Siza, *City Sketches Stadtskizzen Desehnos urbanos*, Brigitte Fleck (a cura di), Birkhäuser Verlag, Basilea 1994

Arnheim R., *Art and Visual Perception. A Psychology of the Creative Eye*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1954; trad. it. *Arte e percezione visiva*, Feltrinelli, Milano, 1962; nuova versione, prefazione di Gillo Dorfles, Feltrinelli, Milano 1979

Basilico G. (a cura di Andrea Lissoni). *Architetture, città, visioni*, Bruno Mondadori, Milano 2007

Beigel F. e Christou P., *Baukunst 01, Florian Beigel and Philip Christou, The idea of City*, Ajand Limited, Londra 2013

Benjamin W., *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 1955, trad. it. *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*, Einaudi, Torino 1966

Benjamin W., *Opere complete*, vol. IV, Einaudi, Torino 2002

Berger J., *About Looking*, Londra 1980, trad. it. a cura di Maria Nadotti, *Sul guardare*, Paravia Bruno Mondadori Editori, Milano 2003

Bruno G., *Atlante delle emozioni. In viaggio tra arte, architettura e cinema*, Bruno Mondadori, Milano 2006

Calvino I., *Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio*, Mondadori, Milano 1993



Caniggia G., Maffei G. L., *Il progetto nell'edilizia di base*, Marsilio, Venezia 1984

Carmagnola F., *Il consumo delle immagini. Estetica e beni simbolici nella fiction economy*, Bruno Mondadori, Milano 2006

Çelik Z., Favro D., e Ingersoll R. (a cura di), *Streets. Critical Perspectives on Public Space*, University of California Press, Berkeley e Los Angeles 1994

Chiappi C. e Villa G., *Tipo, progetto, composizione architettonica: note dalle lezioni di Gianfranco Caniggia*, Uniedit, Firenze 1979

de Certeau M., *The Practice of Everyday Life*, University of California Press, Oakland, California 2002

De Fusco R., *L'idea di architettura. Storia della critica da Viollet-le-Duc a Persico*. FrancoAngeli, Milano 2003

de Seta C., *L'immagine fotografica e architettura della modernità 1900/1968*, in Celant G. (a cura di), *Scultura, pittura, fotografia, design, cinema e architettura: un secolo di progetti creativi*, Skirà, Milano 2004

Debray R., *Vita e morte dell'immagine. Una storia dello sguardo in Occidente*, Il Castoro, Milano 1992

Eberle D., Tröger E., Density & Atmosphere. On Factors relating to Building Density in the European City, Birkhäuser, Basilea 2014

Eco U., Augé M., Didi-Huberman G., *La forza delle immagini*, Franco Angeli, Milano 2015

Espuelas J. F., *Il vuoto riflessioni sullo spazio in architettura*, Christian Marinotti Edizioni, Milano 2004

Farinelli F., *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*. Einaudi, Torino 2003

Fielding J., Hazzard S., Richardson N., *City of Secrets: Photographs of Naples*, Museum of Contemporary Photography, Columbia College, Chicago 1997

Focillon H., *Vie des formes suivì de éloge de la main*, 1943, trad. it. *Vita delle forme e Elogio alla mano*, Einaudi, Torino 2002

Forty A., *Words and Buildings. A Vocabulary o/ Modern Architecture*, Thames & Hudson Ltd, Londra 2000, trad. It. Parole e edifici, Edizioni Pendragon, Bologna 2004

Fyson A., Ward C., *Streetwork. The Exploding School*, Routledge and Kegan Paul, Londra 1973

Gehl J., *Life between buildings*, 1987, trad. it. *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli editori, Rimini 1991

Goldstein A., *Portraits of Self-Reflection*, in Dallas Museum of Art (a cura di) *Thomas Struth 1977-2002*, Yale University Press, New Haven e Londra 2002

Gregotti V., *Dentro l'architettura*, Bollati Boringhieri, Torino 1991

Hall S., *City, Street and Citizen: the Measure of the Ordinary*, Routledge, Londra 2012

Howes D. (a cura di) *Empire of The Senses: The Sensual Cultur Reader*, Berg, Oxford e New York 2005

Jacobs A. B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge 1995

James P. (a cura di), *Henry Moore On Scuplture*, MacDonald, Londra 1966

Janke R., *Architectural Models*, Academy Edition, Londra 1978

Jenks C. (a cura di), *Visual Culture*, Routledge, London/New York 1995

Le Corbusier, *Vers une architecture*, Parigi 1923, trad. It. *Verso un'architettura*, Longanesi, Milano 1973

Lingwood J. e Teitelbaum M. (a cura di), *Thomas Struth: Strangers and Friends*, The MIT Press, Cambridge, Cambridge 1994

Lynch K., *A Theory of Good City Form*, The MIT Press, Cambridge 1981

Lynch K., Appleyard D., J. R. Myer, *The view from the road*, MIT Press, Cambridge 1964

Lynch K., *Good City Form. Architecture, urban studies*, MIT Press, Cambridge 1984

Lyotard J.-F., *Discours, Figure*, 1971 trad. it. *Discorso, figura*, Unicopli, Milano 1987

Merleau-Ponty M., *L'occhio e lo spirito*, SE, Milano 1989

Metha V., *The street. A quintessential Social Public Space*, Routledge, Londra 2014

Dallas Museum of Art (a cura di) *Thomas Struth 1977-2002*, Yale University Press, New Haven e Londra 2002

Muratori M., *Saggi di metodo nello studio dell'architettura* (1946), a cura di G. Martinucci, Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma 1980

Muratori S., *Metodologia del sistema realtà-Autocoscienza. Dalle ultime lezioni, 1972-73*, Centro studi di storia urbanistica, Roma 1978

Nathan Rogers E., *Esperienza dell'architettura*, Einaudi, Torino 1958

Norberg-Schulz C.. con Digerud J. G., *Louis I. Kahn. Idea e immagine*, Officina Edizioni, Roma, 1980

Ottolini G., *Forma e significato in architettura*, Università Laterza, Roma 1996

Pallasmaa J., *The Embodied Image: Imagination and Imagery in Architecture*, 2011 trad. it *L'immagine incarnata. Immaginazione e immaginario nell'architettura*, Safarà Editore, Pordenone 2014

Pallasmaa J., *The Thinking Hand. Existential and Embodied Wisdom in Architecture*, John Wiley & Sons Ltd, Chichester 2009

Pinotti A. e Somaini S., *Teorie dell'immagine. Il dibattito contemporaneo*, Raffaello Cortina Editore, Milano 2009

Pommer R., Frampton K. e Kolboski S. (a cura di) *Idea as Model*, Rizzoli, New York 1981

Ravesi G., *La città delle immagini. Cinema, video, architettura, arti visive*, Rubettino, Soveria Mannelli 2011

Roberts M. e Greed C. (a cura di) *Approaching Urban Design. The Design Process*, Pearson Education, Essex 2001

Rodwin L. e Hollister R. M. (a cura di), *Cities of the mind: Images and Themes of the City in the Social Sciences*, Plenum, New York 1984

Rykwert J., *The seduction of Place. The History and Future of the City*, Pantheon Book, New York 2000, *La seduzione del luogo. Storia e futuro della città*, Einaudi, Torino 2003

Secchi B., *Un progetto per l'urbanistica*, Giulio Einaudi Editore, Torino 1989

Sennett R., *Together: The Rituals, Pleasures, and Politics of Cooperation*, Yale University Press, New Haven-London, 2012, trad. it. *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli, Milano 2012

Simmel G., *The Metropolis and Mental Life*, in D. N. Levine (a cura di), On individuality and Social Forms, University of Chiacago Press, Chicago, 1971, trad. It. *Le metropoli e la vita dello spirito*, Armando, Roma 1995

Sitte C., *Die Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen: ein Beitrag zur Lösung modernster Fregen der Architektur und monumentalen Plastik unter besonderer Beziehung auf Wien*, Graser, Wien 1889; ed. It. *L'arte di costruire la città*, Vallardi, Milano 1953

Smithson A. e P., *Ordinariness and Light: Urban Theories '52-'60 and their application in a building project '63-'70*, Faber & Faber, Londra 1970

Smithson A., *AS in DS, an eye on the road*, Verlag Lars Müller, Baden 2001

Sontag S., *On Photography*, New York 1973, trad. it. *Sulla fotografia: realtà e immagine nella nostra società*, Einaudi, Torino 1978

Struth T., *Photographs 1978-2010*, The Monacelli Press, New York 2010

Vidotto M., *A+P Smithson. Pensieri, progetti e frammenti fino al 1990*, Sagep, Genova 1991

Warburg A., *Mnemosyne. L'Atlante delle immagini*, Warnke M. (a cura di), Aragno, Genova 2002

Zardini M., *Toward a sensorial urbanism*, in Mirko Zardini (a cura di) *Sense of the city. An alternative approach to urbanism*, Canadian Centre for Architecture and Lars Muller Publishers, Montréal 2005

Zevi B., *Saper vedere l'architettura. Saggio sull'interpretazione spaziale dell'architettura*, Einaudi, Torino 1948

Riviste

Amirante R., Dumontet F., Perriccioli M., Pone S., *Fortuna critica della "Tendenza"* in "Op.cit." 50, Edizioni Il Centro, Napoli, gennaio 1981

Beigel F., Christou P., *L'arte di vivere*, in "Domus" n. 973, ottobre 2013

Boniburini I., Spazio/sfera pubblico e privato, in "*Le Parole*", relazione alla Scuola di Eddyburg, Asolo, 2009

Brearley M., *I'll take the high road*, in "Architectural Review", marzo 2015

Crosta, P. L., *Società e territorio, al plurale. Lo spazio pubblico - quale bene pubblico - come esito eventuale dell'interazione sociale*, in "Foedus" n. 1, 2000

Debord G., *Théorie de la dérive*, in "Les Lèvres nues, Bruxelles", n. 9, novembre 1956, ripubblicato in "Intenationale Situationniste", n° 2, dicembre 1958, Parigi; trad.it. "Internazionale Situazionista", Nautilus, Torino.

DeWolfe, I., *The Death and Life of Great American Citizens*, in "Architectural Review" n. 133, 1963

Farinelli F., *Le rivoluzioni incomparabili*, in "Casabella" n. 553-554, gennaio - febbraio 1989

Fontana F., *Giancarlo De Carlo: l'ultimo architetto del duca di Urbino* in "Ananke" n.9, Marzo 1995

Frampton K., *La corte e il labirinto*, in "Rassegna" n.1, dicembre 1979

Frampton K., *La corte e il labirinto*, in "Rassegna" n.1, dicembre 1979

Gaudin J.-J., *Dalla "rue" alla "route"*, in "Casabella" n.553-554, gennaio – febbraio 1989

Gregotti V., *L'architettura della strada*, in "Casabella" n.537, luglio-agosto 1987

Gregotti V., *La strada: tracciato e manufatto*, in "Casabella" n.553-554, gennaio – febbraio 1989

Gregotti V., *Modificazione*, in "Casabella" n.498-499, gennaio – febbraio 1984

Gregotti V., *Morfologia, Materiale* in "Casabella", n.515 luglio-agosto, 1985

Guillarme A., *Tecnici e tecniche*, in "Casabella" n.553-554, gennaio – febbraio 1989

Heidegger M., *Costruire abitare pensare*, in "Lotus International" n.9, 1975

Holtrop A., Princen B., Teerds H., Floris J., & de Koning K., *Models. The Idea, the Representation and the Visionary* in "OASE", n.84, 2011

Muratori S., *Vita e storia delle città*, in "Rassegna critica di architettura" n.11-12, gennaio aprile 1950

Nairn I. e Cullen G., *Counter-Attack*, in "Architectural Review", vol. 120, 1956

Nairn I. e Cullen G., *Outrage*, in "Architectural Review", vol. 117, 1955

Rykwert J., *Imparare dalla strada*, in "Lotus International" n.158, 2015

Schumacher T., *Contextualism: Urban ideals and deformations*, in "Casabella" n.359-360, ottobre 1971

Secchi B., *L'eccezione e la regola*, in "Casabella" n.509, gennaio 1985

Secchi B., *Lo spessore della strada*, in "Casabella" n.553-554, gennaio – febbraio 1989

Secchi B., *Progetto di suolo*, in "Casabella" n.520-521, 1986

Shane G., *Il ritorno della strada urbana. Nascita e decadenza dal Rinascimento ad oggi*, in "Lotus International" n.24, 1979

Sheng Q., *A morphological study on the relationship between street pattern and vitality of urban blocks* in Y. O. Kim, H. T. Park and K. W. Seo (a cura di) *Proceedings of the Ninth International Space Syntax Symposium*, Sejong University, Seoul 2013

Smithson A. & P., *The Shift* in "Architectural Monographs 7", Academy Editions, Londra, 1982

Teyssot G., *Mapping the threshold: A Theory of Design and Interface* in "AA Files" n.57, 2008

Whyte W. H., *L'idea della strada sensoriale*, in "Lotus International" n.118, 2003

Tesi di dottorato

Adamo G., *Strada e città. Il parkway americano e la Ronda de Dalt a Barcellona*, Università degli studi di Napoli Federico II - Dottorato di Ricerca in Composizione Architettonica, Progettazione Urbana, Storia Architettura e Ambiente, XXVIII ciclo

414

415

Albano A. P., *Infrastruttura, territorio e progetto urbano. Infrastruttura come strumento di misura del territorio*, Università degli studi di Napoli Federico II - Dottorato di Ricerca in Progettazione Urbana, XIX ciclo

Brambilla E., *Paesaggi urbani e Spazi dell'abitare contemporaneo. Riflessioni sul mutamento delle forme insediative e strategie per il progetto di trasformazione della città e del territorio*, Politecnico di Milano - Dottorato di Ricerca in Architettura, Urbanistica e conservazione dei Luoghi dell'abitare e del

Clossick J., *The depth structure of a London high street: A study in urban order*, Cass Faculty of Art, Architecture and Design, London Metropolitan University, 2016

Ferrari D., *Strade. Il luogo dell'architettura di relazione fra manufatto, tracciato e paesaggi attraversati*, Politenico di Milano – Dottorato di Ricerca in Progettazione Architettonica e urbana, XXIV ciclo

Idini P., *La strada come progetto di Spazio Pubblico. Strumenti convenzionali e non convenzionali per il progetto dello spazio pubblico a partire dalla differenze degli individui*, Università degli Studi di Sassari – Dottorato di Ricerca in Architettura e Pianificazione, XXVII ciclo

Ravesi G., *La metropoli contemporanea e la sperimentazione audiovisiva*, Università degli Studi Roma Tre - Dottorato di ricerca in Culture e trasformazioni della città e del territorio, XXII ciclo

Saviotto S., *Abitare il vuoto. L'alterità negli spazi contemporanei*, Università degli studi di Catania - Dottorato di Ricerca in Progettazione e Analisi Urbana, XXII ciclo

Venudo A., *Spessori, Codici, Interfacce. Architetture della strada*, Università degli studi di Trieste – Dottorato di Ricerca in Progettazione Architettonica e Urbana, XIX ciclo

Voltini M., *Il progetto della modificazione. Spunti per il disegno del territorio contemporaneo*, Politenico di Milano – Dottorato di Ricerca in Architettura, Urbanistica e conservazione dei Luoghi dell'abitare e del Paesaggio, XXIV ciclo